SUL PROGETTO

DI UN

TRATTATO DI COMMERCIO

TRA LA REAL CORTE DELLE DUE SICILIE E QUELLA DELLA GRAN BRETTAGNA

NAPOLI

MAGGIO
1839

INDICE

DE' DOCUMENTI

MINISTERO
e Real Segreteria di Stato
degli
Affari Esteri

3.° Ripartimento

Sul progetto di un Trattato di commercio con la Inghilterra.

SIRE

Dietro quello che dall'Incaricato d'Affari di Sua Maestà Britannica, Sig. Kennedy, venne direttamente scritto alla Maestà Vostra, durante l'ultimo Suo soggiorno in Palermo, in ordine al modo onde comporre le nostre vertenze commerciali con la Inghilterra, la Maestà Vostra si degnò fargli presentire che sarebbe stata disposta ad entrare in negoziazione per un Trattato di commercio di reciproco vantaggio pe' due Paesi.

Ritornata felicemente la Maestà Vostra in Napoli, in coerenza do' Suoi Sovrani Ordini, ebbi de' colloqui sull'oggetto con Sir Frederick Lamb, Ambasciatore Britannico in Vienna, fratello del primo Ministro Lord Melbourne che allora trovavasi in questa Capitale, a fine di conoscere le condizioni alle quali la Inghilterra intenderebbe trattare.

Sommesso alla Maestà Vostra il tenore degli abboccamenti avuti con quel Diplomatico, non senza preliminare disamina ricevetti la Sovrana Autorizzazione di venire a negoziato con lui.

La Inghilterra, veramente, non mirava che a conseguire il ridomandato scemamento di dazî sopra varî articoli, e la reciprocanza dei dritti di navigazione, senza che s'intendesse toccare il tasto della rinunzia del 10. per o/o, al quale non aveva mai permesso per lo addietro di metter mano. Io però ben rammentava il desiderio che recò nella tomba il Cavalier de Medici, autore de' Trattati stipulati nel 1816 e nel 1817 con la Inghilterra, Francia, e Spagna, cioè sciogliercì da que' patti e racquistare la libertà di regolare come meglio ei sembrasse i nostri rapporti commerciali, a qual fine appunto aveva Egli mantenuto alte le tariffe sopra taluni articoli importanti pel commercio Inglese, perchè un giorno avesse potuto fare entrare a titolo di compensamento la riduzione di essi. Molto meno perdei di vista le Sovrane

Decisioni che con questo sublime scopo Vostra Maestà si degnava emetter nel 1834; insistetti così per ottener quella rinunzia che per lo addietro erane stata sempre contraddetta, e dopo le varie discettazioni a cui il grave soggetto ne richiamò, vennesi a discutere un progetto di Trattato la sostanza delle cui basi sarebbe:

1. Reciprocanza perfetta, portante assimilazione della Bandiera Inglese a quella delle due Sicilie ne' porti del Regno, e viceversa a favore della Real Bandiera ne' porti della Gran Brettagna; ciò tanto pe' dritti di navigazione, quanto per quelli di dogana all' importazione ed all'esportazione.

2. Rinunzia da parte dell'Inghilterra del 10. p. o/o, del pari che il Real Governo ritirerebbe alla Nostra Bandiera lo stesso rilascio; a condizione però che questo non possa avere effetto che quando una simile rinunzia si fosse ottenuta ancora dalla Francia con altro Trattato da stipularsi.

3. Riduzione, da ambe le parti, su'dritti d'importazione per que' tali prodotti Britannici e prodotti delle due Sicilie che possano favorire lo sviluppo del Commercio reciproco senza recar pregiudizio alle industrie rispettive.

4. Il presente Trattato durerebbe per 12 anni rimpiazzando quello del 1816, il quale tornerebbe in vigore allorchè dopo l' elasso de' 12 anni l'attual Trattato non si rinnovasse, o non si stipulasse altra novella Convenzione.

Su quest' ultimo punto però fu promossa difficoltà dal mio canto, mostrandosi al Diplomatico Britannico la necessità di doversi fermare la rinunzia del 10 p. o/o. a perpetuità, secondo che leggesi nella memoria del 6 Aprile che qui umilio.

Avanti di spingere oltre la trattativa per menarla a conchiusione Vostra Maestà nell' Alta Sua Saggezza volle che una Commissione composta di distinti ed illuminati Funzionarî e di soggetti versati nelle conoscenze economiche e commerciali si fosse occupata dello esame delle sopra enunciate basi di trattato senza discutere i dettagli (per regolare i quali Vostra Maestà si era riserbata emettere le Sue ulteriori Determinazioni) e avesse dato il suo avviso sulla utilità di continuarsi la trattativa colla Inghilterra.

La Maestà Vostra degnossi prescegliere a componenti cotal Commissione S. E. il signor Marchese di Pietracatella Presidente della Consulta Ge-

nerale del Regno, il Signor Consultore Commendator Caropreso, il Signor Consultore D. Gaspare Capone, il Signor Procuratore Generale presso la gran Corte de' Conti Commendator D. Giustino Fortunato, il Signor Principe Dentice Amm. Generale de' Dazî Indiretti, il Sig. Cavalier de Liguoro Amministratore anch'esso de' Dazî Indiretti, il Signor D. Andrea Maresca Presidente del Tribunale di Commercio, e il signor Conte D. Ferdinando Lucchesi Palli dei Principi di Campofranco.

Al Real Rescritto del 20 aprile 1839, col quale comunicai alla cennata Commissione i Voleri della Maestà Vostra, aggiunsi l'enunciata memoria del 6 detto; nella quale ricordavasi in prima la storia de' nostri Trattati con le tre Potenze privilegiate, non meno che delle pratiche messe in campo dal Real Governo per rompere i vincoli che quelli c' impongono; si mettevano in chiaro le sofferenze sotto le quali il nostro commercio geme nelle circostanze delle attuali restrizioni, lo stato di ostilità da cui la nostra Marina è travagliata nel suo trafficare in porti stranieri, e lucidamente mostravasi la utilità della trattativa tanto ne' nostri rapporti diretti coll' Inghilterra, quanto con quelli verso tutti gli altri Stati, poichè lo esimerci dalle Stipulazioni del 1816 e 1817 pone il Real Governo in grado di ricondurre il commercio sulle vie normali. E l'esame versò sulla modificazione del sistema, guardata sotto il doppio aspetto dell' interesse de' produttori e di quello de' naviganti.

In due successive Sedute de' 4 e 7 maggio 1839 la Commessione riunita nel locale del Ministero e Real Segreteria di Stato degli Affari Esteri sotto la Presidenza del Signor Marchese di Pietracatella, e colla mia assistenza secondo che Vostra Maestà comandò, ha discusso la materia, e nell'ultima di esse dette il definitivo avviso nel modo che raccogliesi dall'annessa copia de' processi verbali.

Il resultamento de' voti è stato tale che una maggiorità composta di tre quarti della Commissione ha opinato a favore del progetto di Trattato.

Il Commendatore Fortunato divisò non doversi consentire ad alcuna delle basi proposte.

S. E. il signor Marchese di Pietracatella manifestò anch'Egli un'opinione discordante, se non che aggiunse, che con reciprocanza possa abolirsi il dazio differenziale degli olj, e del pari con reciprocanza possano ridursi o moderarsi delle tariffe che

non recheranno pregiudizio alle nostre produzioni ed alle nostre manofatture.

Giusta le Auguste Prescrizioni di Vostra Maestà trascritte ne' processi verbali, avendo dovuto ciascun dei membri della Commissione dar fuori il suo parere con acconcio ragionamento, io compio il dovere di sottoporli alla Sovrana Considerazione nel numero di sette, mancandovi il solo del Signor Marchese di Pietracatella, che quando mi sarà passato sommetterò a Vostra Maestà.

Dalla memoria del 6 Aprile fatta da me redigere per passarsi alla Commessione, da' sette quì uniti pareri e dalla posteriore memoria che li accompagna contenente talune osservazioni che da parte di questo Real Ministero ha reclamato la opinione opposta al Trattato, si hanno a parer mio tutti gli elementi per discutere la grave quistione che si presenta all'esame di questo illuminato Consesso, e porre la Maestà Vostra nel grado di dare con maturo consiglio le Sue Sovrane Deliberazioni.

Il Ministro Segretario di Stato degli Affari Esteri

Firmato — Principe di Cassaro

AFFARI ESTERI

MEMORIA

PER UNA NEGOZIAZIONE TRA LA REAL CORTE DELLE DUE SICILIE E QUELLA D'INGHILTERRA

DIRETTA A REGOLARE LE RELAZIONI COMMERCIALI TRA' DUE PAESI, ED OTTENER LA RINUNZIA DEL BENEFICIO DEL 10 P. 0/0 STIPULATO CO' TRATTATI DEL 1816 E 1817.

Napoli 6 Aprile 1839

Trattati del 1816 e 1817 colle tre Potenze Privilegiate e danni da quelli causati.

Colle Convenzioni che nel 1816 e nel 1817 si stipularono tra la Nostra Real Corte e quelle d'Inghilterra, Francia e Spagna venne alle tre Potenze accordata la diminuzione del 10 p. o/o. di dazio su' prodotti e su le manifatture di loro origine importati nelle Due Sicilie. Siffatta concessione valse di compensamento a taluni antichi privilegii di che le mentovate Potenze, e massime la Inghilterra, reclamarono il godimento, appena seguita la Restaurazione. Que' privilegi che consistevano segnatamente nella esenzione della visita doganale a favore de' bastimenti Inglesi, Francesi, e Spagnuoli, furono per Sovrana disposizione richiamati a vita nel 1815, e convien dire che di soverchio pregiudizio ed imbarazzo esser dovevano sotto il novello regime di Dogana adottato, perchè il Real Governo si fosse indotto a rimpiazzarli col rilevante befizio del 10 p. o/o. Ma, se a cansare i mali cui ne facevan soggiacere le abolite esenzioni vennero fermati i patti del 1816 e 1817., la sperienza non tardò ad istruirci, comecchè tardi, di quali altri danni, e gravissimi, eran feconde le stipulate transazioni. Vedemmo il commercio esclusivo di che le tre Potenze s'impossessarono attaccar dalle radici la prosperità della nostra Marina Mercantile, vani rendendo gli sforzi che il Real Governo le aveva prodigato con provvedere alla sua sicurezza mediante la Pacificazione co' Barbareschi, ed al suo incoraggiamento co' premii dati nella costruzione de' bastimenti. Vedemmo ancora così ributtate da' porti de' Reali Dominii le navi di tutte le altre Nazioni amiche.

Concessioni accordate alla Marina Mercantile di Real Bandiera per riparare alle conseguenze de' Trattati.

Il Governo venne provvidamente in soccorso della sua Marina Mercantile mettendola a parte della diminuzione del 10 p. o/o concessa alle Bandiere privilegiate, e cotal diminuzione alla Bandiera Nazionale accordavasi sopra i prodotti di tutte le origini, nell'atto che ciascuna delle tre prime ne godeva soltanto pe' prodotti di sua derivazione *.

Effetti de' Trattati e delle concessioni a danno del nostro Commercio e della Marina Mercantile delle altre nazioni.

Così cercavasi riparare al disquilibrio della nostra Marina Mercantile; ma la posizione delle Bandiere Straniere non era fatta migliore, anzi aggiugnevansi a lor danno gli effetti, per loro sinistri, delle sopravvenute concessioni a pro della Bandiera delle due Sicilie, oltre quelle di cui fruivano le Privilegiate. Si riconobbe ben tosto qual tristo avvenire ci sovrastasse per le conseguenze delle reazioni da parte delle Potenze escluse da ogni favore, preparandosi ne' rispettivi porti ostile trattamento a' Legni di Real Bandiera che vi approdassero.

Del rimanente, siffatto inconveniente non era il solo che ci presentava la posizione in cui il Real Governo avea collocato il Commercio colle Convenzioni del 1816 e del 1817, e colle successive concessioni per la Real Bandiera. Un vizio, per dir così, organico, ed essenziale ad un commercio che si restringe a poche Bandiere, era quello che meritava di richiamar particolarmente l'attenzione. Gl'interessi del produttore, interessi di ordine superiore, e che non sono al certo di

* All'iofuori del 10. p. o/o. su' dazii d'immissione comune colle tre Poteoze privilegiate, ecco quali altri favori esclusivamente man mano il Real Goveroo aggiunse a pro della Real Bandiera.

Il 10 p. o/o. sui dazii d'estrazione.

Il vantaggio di pagare nell'estrazione degli olii un terzo di meno della Bandiera Estera, cioè grana 20 a staio invece di grana 30. Ciò pe' Reali Dominii al di quà del Faro, poichè per quelli al di là del Faro i legni delle due Sicilie pagano grana 67 a cantaio, ed i legni Esteri un ducato.

Il grano, cereali e legumi tutti non pagaoo dazio estraendosi sopra bastimenti di Real Bandiera, e ne pagano coo legoi forestieri. Ma questa disposizione, che fu emessa con Decreto del 1824, è stata in seguito dal 1826 in avanti, con replicati Reali Decreti, sospesa lasciandosi libera l'estrazione anche con legni Esteri.

Il rilascio del 30. p. o/o. su' dazii d'immissione de' generi che con bastimenti nazionali s'immettono dal Baltico e dalle Indie Orientali o Occidentali, oltre la solita diminuzione del 10. p. o/o.

Il tenue dritto di navigazione di grana 4 a tonnellata, a differenza degli Esteri che ne pagano 40.

posporsi a quelli della Marina Mercantile, erano altamente lesi dal sistema che ci trovammo, quasi senza accorgercene, di aver adottato, e che in parte altresì le circostanze ci avevano imposto. Impedito l'accesso a' Legni di tante altre Bandiere pel deciso svantaggio che avevano sulla concorrenza, se questi non venivano a venderci i loro prodotti, non potevano per questo comprare i nostri. Lo sbocco delle derrate del nostro feracissi mo suolo non dovea che soffrirne gravemente, e per citare uno fra tanti esempi, additeremo quello de' Genovesi che una volta venivano in gran copia nelle Sicilie a prendere i nostri grani e i nostri olii, ed ora procedono oltre pe' nostri porti, come se per essi non esistessero, e si spingono fino a Odessa per comperare i grani, nell' Africa e nella Grecia per cavarne gli olii.

Progetto di un cambiamento di sistema - e modi che si offrivano per eseguirlo.

Devenire ad un sistema più beninteso, ad uno stato novello di cose, che per lo bene del commercio e della stessa navigazione mirasse ad eguagliare le Bandiere tutte, cominciava ad essere un bisogno altamente sentito dal Real Governo, e già pensavasi a' modi da conseguir l'intento.

Due vie all' uopo presentavansi.

L'una si era di concedere la stessa diminuzione del 10 p. o/o alle altre Potenze; e questa via era riguardata pericolosa. I dubbî del Cav. de' Medici, che con lui divideva il Principe di Castelcicala, Negoziatore del Trattato del 1816. colla Inghilterra, poggiavano sul tenore dell' articolo segreto ed addizionale, col quale essendosi stipulato che: *ogni diminuzione d'imposta accordata ad altra Potenza dovesse esser del pari concessa all'Inghilterra*, si temette che accordandosi lo stesso benefizio ad altra Potenza, la Francia, la Inghilterra e la Spagna avessero potuto pretendere il 10 p. o/o. oltre quello che già godevano; la qual cosa venne considerata come ostacolo a poter aderire alle istanze che fin dal 1819 il Gabinetto di Vienna c'indirizzava per conseguire a favore dell' Imperial Bandiera la somigliante riduzione del 10 p. o/o.

L'altra via era quella di ottener dalle Potenze privilegiate la rinunzia del benefizio ch'era stato loro concesso. Siffatto spediente ne menava a raggiugnere sicuramente il bramato scopo, se non che si mostravano circondati di molte e grandi difficoltà i maneggi per riuscirvi.

Fra le carte sistenti nel Real Dicastero degli Affari Esteri leggiamo un lungo e ragionato rapporto che il

prelodato Cav. de' Medici sommetteva al Re su questo gravissimo soggetto, svolgendo le ragioni per le quali Egli da coscienziato Ministro rilevava la convenienza di un cangiamento di sistema.

Scrivevasi perciò al Principe di Castelcicala in Parigi, perchè si fosse messo d' accordo col Conte di Ludolf in Londra, a fine di scandagliare l'animo di quei Gabinetti, e proporre al Real Governo i provvedimenti più atti a farne ottenere la sospirata rinunzia. Noi crediamo opportuno d' inserire il Sovrano Rescritto che per l'oggetto venne indirizzato al Principe di Castelcicala; * se non che duolci che talune osservazioni da

* *Eccellenza*-Tutte le voluminose carte che si trovano unite al Real Rescritto de' del corrente, e che le vengon rimesse con questa spedizione, Le faran conoscere le inquietudini che questo Real Governo soffre per non poter accordare alle manifatture e produzioni Austriache quella stessa diminuzione au' diritti d' immissione di cui godono le Bandiere Inglesi, Francesi, e Spagnuole in forza delle note stipulazioni fatte nel 1816. 1817. per l'abolizione de'così detti privilegi di bandiera, ai quali quelle Corti rinunciarono. Nè solamente per parte dell' Austria vengon fatte tali insistenze: anche il Governo degli Stati Uniti, e quello de' Paesi Bassi frequentemente portano delle doglianze per venir chiusi i porti del Regno al loro Commercio dalle suddette stipulazioni. Questo stato di cose, tutto che vantaggioso pel Regno, poichè la Marina Mercantile ne ha ricevuto non picciolo incremento, non lascia di esser molesto a cagione di non potersi conservare con tutti gli altri Governi quel sistema d' imparzialità che potrebbe sommamente contribuire con una perfetta reciprocità ad estendere la nostra Navigazione, sopratutto in regioni lontane. Ma fin tantocchè sono in vigore le suddette stipulazioni ogni temperamento che si possa imaginare rimarrà sempre infruttuoso, nè potran mai adottarsi misure generali da produrre quei favorevoli risultamenti che derivano dalla libertà del Commercio e da una maggior estensione di esso. Questo Real Governo conosce appieno la somma difficoltà a cui si va incontro nell' intraprendere una negoziazione diretta ad indurre la Francia, l'Inghilterra, e la Spagna a rinunciare alla suddetta diminuzione; trova però necessario il farsi qualche tentativo per vedere di ricondurre, s'è possibile, un nuovo ordine di cose che possa generalizzare i nostri rapporti commerciali; ed è a ciò animato non meno dai principj di libertà di commercio adottati dall'Inghilterra, che da qualche discorso da V. E. fatto col Conte D. Ferdinando Lucchesi da fare sperare che il Ministero di S. M. Xma non sarebbe stato forse alieno di devenire a qualche nuova transazione.

Essendomi fatto il dovere di proporre a Sua Maestà queste idee nel Consiglio ordinario di Stato del 31 del decorso Gennajo, la M. S. desidera che V. E. prenda nella più estesa considerazione questo affare, e suggerisca

lui indicate fecero per allora sospendere le ideate pratiche

Avvenuta la morte del Cav. de Medici, il Direttore del Ministero e Real Segreteria di Stato degli Affari Esteri, Sig. Commendator Girardi, che conosceva quanta parte de pensieri di quel Ministro aveva occupato il voler sottrarci alle Convenzioni del 1816, e 1817, colpiva la opportunità della presenza in Parigi del Principe di Cassaro che trovavasi al seguito di Sua Maestà Francesco I°, di onorata ricordanza, per istruirlo di quanto riferivasi a' mali causati da' cennati Trattati, istruirlo delle intenzioni dell'illustre Defunto, e lasciare a Lui il fare que' tentativi che si fossero giudicati

tutti quei lumi e quelle riflessioni che possan contribuire all'incamminamento di esso; e poichè S. M. considera che una siffatta negoziazione, intraprendendosi, dovrebbe esser trattata contemporaneamente costà ed in Londra, trova perciò necessario che una continua e vocale corrispondenza dovrebbe stabilirsi tra Lei ed il Conte di Ludolf, coll'oggetto di comunicarsi col più esteso dettaglio tutte le idee che valgano a stabilire la trattativa, ed a togliere gli ostacoli e le difficoltà che possono insorgere nella discussione. Le circostanze di V. E. e quelle del Conte di Ludolf non permettendo, sopratutto nelle attuali circostanze, che alcuno si allontani dal proprio posto, anche sulla considerazione di non risvegliare con una inopportuna mossa l'altrui curiosità sopra un oggetto che dee esser trattato colla maggior riserva e segreto, Sua Maestà crederebbe che ciò si potrebbe ottenere quando s'impiegasse qualcheduno di piena confidenza del Real Governo, il quale potrebbe essere il rapportatore dei sentimenti di V. E. al Conte di Ludolf, e viceversa. Le cognizioni commerciali e di economia pubblica del Conte D. Ferdinando Lucchesi; le discussioni da lui avute sull'assunto col Governo degli Stati Uniti di America, e quindi i lumi che potrebbe egli dare, quando una tale trattativa potesse intavolarsi, indurrebbero il Re a preferirlo ad ogni altro in simile commissione, sì perchè la sua venuta costà non darebbe alcun sospetto, poichè non è la prima volta che fa simili viaggi, sì ancora perchè stando egli in aspettativa di destino, non produce dissesto al Real Servizio il suo temporaneo allontanamento. Egli dipenderebbe dalle disposizioni di V. E., e secondo le occorrenze, passerebbe a Londra colle di Lei istruzioni.

Nel Real Nome mi affretto partecipare all' E. V. queste idee di S. M., affinchè le prenda Ella in maturo esame, e mi faccia conoscere il suo avviso, poichè quando sia Ella di accordo su tale spedizione, si farà partire il Conte Lucchesi, e se Le manderanno tutte quelle nozioni che possano contribuire a facilitare la negoziazione. Napoli 24 febbrajo 1828

Pel Consigliere Ministro di Stato incaricato del Portafoglio degli Affari Esteri.

Firmato - Com. Girardi.

proprî per vedere adempiute le nostre speranze. Ma, sventuratamente il presto partire del Principe di Cassaro da Parigi non permise ch avesse potuto giugnergli la lettera all'uopo indirizzatagli

Vuolsi però avere a pregio dell'opera il riprodurre a disteso il tenore di cotal documento, come quello che depone sempre più del proponimento formato dal Cav. de'Medici.* E quantunque non si sapessero partitamen-

* *Eccellenza*-Ascrivo a mio dovere il richiamare la sua attenzione sopra un punto il quale sommamente interessa l'economia politica ed il commercio di questo Regno, poichè ritrovandosi V. E. attualmente in contatto col Signor Principe di Castelcicala, ed il Signor Conte di Ludolf, può riuscirle facile il ritirare da essi tutte quelle nozioni che possono contribuire a far avviare l'affare in una maniera vantaggiosa, e al Serviaio di Sua Maestà, ed al Commercio del Regno.

Non è iguoto a V. E. che per antiche Convenzioni stipulate tra la Spagna colla Francia e coll' Inghilterra mentre questo Regno apparteneva alla prima, i Bastimenti Mercantili Francesi ed Inglesi che approdavano ne'porti delle Due Sicilie godevano alcune esenzioni denominate *Privilegi di Bandiera*, e che le stesse esenzioni si godevano da' Bastimenti Spagnuoli per riguardi avuti verso di quella Corona, anche dopo che Carlo III, d' immortale memoria conquistò questo Regno, e lo elevò a Sovranità indipendente. Quantunque siffatti privilegii fossero sommamente gravosi allo Stato, principalmenta perchè favorivano il contrabbaudo, pur nondimeno le circostanze infelici de'tempi passati non permisero che si fosse tentato di apportare qualche rimedio a' mali che ne derivavano. Questo sistema era in vigore quando la Real Corte in Febbraio 1806 passò nell' Isola di Sicilia, e durante la di lei dimora colà vi fu costantemente conservato.

Seguita felicemente la Ristorazione si ebbe occasione di osservare che durante l'Occupazione Militare di questa parte de' Reali Dominii erano stati aboliti i suddetti *Privilegii di Bandiera*, non escluso pe' Bastimenti Francesi. Mosso quindi il Real Governo, non meno dalla considerazione del torto che gli produceva nell' opinione questa diversità, che dalla massima di non potervi essere sistema doganale se tutti i Bastimenti di qualunque Bandiera non sono sottoposti alla visita, riconobbe di essere di assoluta necessità il togliere i suddetti privilegii.

Ma come ottenerlo? Non era possibile il privarne bruscamenta l' Inghilterra, quando quella Potenza aveva costantemente difeso la Real Corte dall' invasione Francese; e come non accordarsi alla Francia ed alla Spagna, quando se ne lasciava il godimento all'Inghilterra, e particolarmente essendosi proclamato il principio della legittimità? Si rese perciò necessario l'intraprendere delle negoziazioni per far desistere volontariamente le dette tre

te i modi e i compensamenti ch'egli volgesse in mente per recare ad atto il gran disegno, si ha però che uno de' favori che in cambio intendeva accordare agl' Inglesi quello si era di agguagliare il diritto di tonnel-

Potenze dal godimento di tali privilegii, cosa sommamente difficile; nondimeno si diede mano all'opera, e dopo molte difficoltà, promosse sopratutto dall' Inghilterra, si conchinsero le Convenzioni attualmente esistenti colle medesime, in virtù delle quali Esse rinunciaronn ai suddetti Privilegii di Bandiera, e la Real Corte per compensarnele si obbligò di rilasciare il decimo su' diritti che i Bastimenti Francesi, o Spagnuoli, ed Inglesi avrebbero dovuto pagare sui prodotti o manifatture del loro territorio che immettevano nel Regno. Tali stipulazioni, tutto che producessero de' vantaggi da una parte, stan pregiudicando dall'altra il Commercio e la Navigazione del Regno, perchè la condizione di questi è peggiore in tutti quegl Stati i quali non godono la suddetta diminuzione di diritti, e perciò non possono sostenere la concorrenza a fronte di altri Goveroi che han fatto trattati di Commercio; e perchè noi siaoo inabilitati a stipularne perchè oon vogliamo accordare ad altri la riferita diminuzione di diritti doganali. Questa verità essendo stata riconosciuta dal defunto Signor Cavaliere de' Medici, di onorata rimembranza, pensava Egli di fare di nuovo qualche trattativa per vedere se poteva eguagliar le sorti di tutti gli altri Governi onde la nostra Baodiera ne' paesi esteri non fosse da meno delle altre. L'impresa però era molto difficile; poichè o si doveva togliere il suddetto privilegio alle suddette tre Potenze, accordando loro qualche altro compenso, lo che noo so quanto era combinabile, o dovevasi concedere agli altri Stati la stessa diminuzione di dritti, la qnale cosa, oltre di essere sommamente dannosa al Fisco doganale, poteva produrre gravi conseguenze, se le Potenze Privilegiate vi si fossero opposte, siccome era da temere, e siccome da Noi si è sostenuto, particolarmente con l'Austria. V. E. avrà forse presente quanto su tal particolare Le fu scritto in Vienna sotto la data de' 24 febbrajo 1828. Mancato però il suddetto Signor Cavaliere, oon dee abbandonarsi l'idea nè la speranza di porre la nostra Bandiera nella stessa favorevole posizione di quella delle Bandiere degli altri Stati. Io non so quali potevano essere le vedute del defunto, poichè i discorsi da me tenuti col medesimo erano generali sulla necessità di adottare un partito, senza entrare iu quelle particolarità ch'Egli uomo di Stato, e sommamente istruito sul ramo finanziere e doganale, sicuramente escogitava; conveniva però di doversi fare qualche cosa, e si proponeva di prender l'avviso de' suddetti due Ministri, qualora si fosse recato in cotesta Capitale. Egli è certo che l'attuale sistema di privilegio in favore della Francia della Spagna e dell' Inghilterra pregiudica la nostra Naviga-

*

leggio della Bandiera Inglese a quello delle Sicilie, senza che però avesse sperato reciprocanza ne' porti Britannici a pro della Bandiera Siciliana. Ancora, se si segue con attenzione l'ndamento delle nostre tariffe, si osserva che qualche prodotto Britannico più interessante per lo commercio Inglese è stato in preferenza gravato da' dazj, e non ignorasi che quel Ministro del Re aveva con disegno mantenuto alta la imposta di taluni prodotti Britannici, perchè, messi gl' Inglesi nella necessità di conseguirne uno scemamento, avrebbe Egli potuto un giorno utilmente farlo entrare a parte delle transazioni per la rinunzia del 10 p. o/o

Pratiche intraprese per conseguire la rinunzia del 10 p. o/o. dalle Potenze privilegiate – difficoltà all'uopo incontrate – alterazione de nostri rapporti commerciali coll' Inghilterra e sospensione di ogni negoziato colla stessa.

Salito al Trono Sua Maestà Ferdinando II, felicemente regnante, intento a portare la sua vigile attenzione su quanto rifletter possa la Gloria della Sua Corona ed il benessere de' suoi sudditi, non tardò a vagheggiare l'idea di esimersi dalle Convenzioni in discorso, non solo perchè nocive, ma perchè poco dignitose, come lo sono i patti tutti nei quali sta da un canto solo il vantaggio.

Acconce prescrizioni allora si dettero al Regio Incaricato d' Affari in Madrid Barone Antoni-

zione, dapoichè dove gli altri Stati pagano tenui diritti di tonnellaggio e di dogana, noi ne paghiamo esorbitanti, e per non poter fare trattati di Commercio, e per non poter accordare una reciprocità; in conseguenza dovranno immaginarsi degli equivalenti da darsi alle tre Potenze, i quali non possan riguardare che Esse soltanto, e stabilire per tutte le altre una perfetta uniformità. I lumi de' suddetti due Ministri, quando V. E. creda di prenderli, attesa la conoscenza perfetta che hanno il Signor Principe di Castelcicala dell' Inghilterra e della Francia per avervi dimorato tanti anni, e per aver negoziato le dette Convenzioni con tali Corti, ed il Signor Conte di Ludolf dello stato attuale commerciale dell'Inghilterra, La metteranno in grado al suo felice ritorno qui di concretar qualche cosa col Ministro delle Finanze, onde far adottare a Sua Maestà quelle misure che si crederanno più proprie al bene e del Real Erario e de' Reali Sudditi.

Io mi son creduto nel dovere, lo ripeto, di rassegnarle questi cenni, affinchè se in seguito si volesse far qualche cosa per questo affare, tutto che riguardi il Ministero delle Finanze, non potesse incolparmisi di aver taciuto quel che io sapeva, trascurando l'opportunità presente in cui V. E. è di potersi intrattenere co' suddetti due Ministri; lasciando alla sua benevolenza l'apprezzare o no la mia premura. Ho l'onore di ripetermi col più profondo ossequio — Di V. E. — Napoli 25 Giugno 1830.

A S. E. il Signor Principe di Cassaro.

Firmato — il Commendator D. Ferdinando Girardi.

no, ed al Ministro in Londra Sig. Conte di Ludolf, perchè avesser cercato indagare le intenzioni di que' Gabinetti e dato gli analoghi passi. Ma in Madrid ogni negoziato abortì pe' sopravvenuti rivolgimenti politici. Non così in Londra, dove a spingersi innanti la cosa dava occasione l'aver sempre per lo addietro quel Governo, ed a varie riprese, domandato di entrare in trattativa col Governo di Sua Maestà per una convenzione di commercio e di reciprocanza per dritti di navigazione. Alle aperture per la rinuncia del 10 p. o/o messa avanti dal Conte Ludolf, il Ministero Inglese appalesò una certa perplessità, sia per le indispensabili condizioni di compenso da nostra parte, sia per l'incertezza che ispiravano le opinioni non concordi de' negozianti intorno allo spogliarsi del benefizio del 10 p. o/o, ciò che provocò perfino appositi richiami a Lord Palmerston.

In su primi del 1833 le premure dell'Inghilterra per un trattato di reciprocanza incalzarono (reciprocanza che il governo Inglese intendea ristretta a' dritti di navigazione, non pensando a darvi altra estensione per non mettere in compromesso il privilegio del 10 p. o/o) e Sua Maestà con Real Decisione degli 8. Febbrajo 1833, comandò che l'affare fosse rimesso alla Commissione eretta pe' trattati di Commercio.

Il Ministero Inglese era stato a tempo istruito dell'incarico dato alla Commissione, ma increscea gli profondamente lo essersi pervenuto al mese di Gennajo del susseguente anno 1834 senza aver veduto alcun risultato dalle sue reclamazioni. Altronde stavagli fitta in mente lo aver dritto a delle diminuzioni sopra varii articoli britannici e segnatamente sul pesce salato, poggiandosi sulle minorazioni successive che le tariffe Inglesi negli ultimi tempi avevano adottate a favore dell'introduzione de' prodotti forestieri, tra' quali noveransi molti de' Reali Dominj.

Fu allora che tanto il Ministro delle relazioni straniere, quanto il Signor Poulet Thompson, preposto alla direzione del Dipartimento del Commercio dichiararono al Rappresentante del Re (S. N.) in Londra Signor Conte di Ludolf che laddove il Governo di Sua Maestà persistesse a non entrare in trattativa colla Gran Brettagna per una reciprocanza di dritti di navigazione e per una minorazione sopra vari articoli del Regno Unito, si sarebbe proposto al Parlamento una riduzione a metà del dazio sugli olii (articolo che già era gravato di una sopratassa di Lire sterline 2 e scellini 2 per tonnellata quando era importato con Real Bandiera,

come sarà più appresso narrato) escludendo da tal beneficio unicamente gli olî delle Due Sicilie. A siffatta comunicazione, dopo l'intervallo di circa tre mesi, ne successe una seconda colla quale dichiaravasi che si sarebbero a noi dati due mesi di tempo per deliberare.

Tali partecipazioni del Governo Britannico vennero recate all' intelligenza del Ministro Segretario di Stato delle Finanze, e con lettera di Maggio 1834 fece Egli conoscere che la Commissione anzidetta, interloquendo la prima volta sul particolare manifestò che stante la importanza della cosa non poteva emettere alcuno avviso senz' aver presenti i varî trattati di commercio e di navigazione da ciascuno Regno stipulati, le tariffe doganali e di navigazione ivi esistenti e tutte le leggi relative all' assunto.

Gli additati elementi venner chiesti a' diversi Impiegati di Sua Maestà all' Estero.

Intanto conveniva dare una risposta adeguata al Gabinetto Inglese, e piacque al Re nel Consiglio del 9 giugno 1834. di approvare il progetto di un analogo ufizio al Conte di Ludolf.

In esso si autorizzò il Regio Ministro ad assicurare quel Governo che Sua Maestà era sinceramente disposta ad entrare in trattativa col Governo di Sua Maestà Britannica, anche pel vantaggio della rinunzia del 10 p.o/o che nella distribuzione delle facilitazioni reciproche sarebbe stata a convenirsi a favor nostro; che si sarebbe provveduto, perchè la Commissione avesse dato il suo lavoro al più presto possibile. E, quanto alla minacciata misura, se ne dimostrò lucidamente la ingiustizia, e si dimostrò altresì in modo ampio, che nel resultamento avrebbe recato essa più pregiudizio agl' Inglesi che a Noi, stante l'assoluto bisogno degli olî per le loro fabbriche, oltre che avrebbe tal disposizione messo il Governo per avventura nella dura necessità di contrapporre qualche giusta rappresaglia.

Lo spirito di quest' uffizio si fu di dissipare da un lato il risentimento concepito dal Ministero Inglese colla speranza di distorlo così dall' adozione della divisata misura eccezionale, e di profittare dall' altro ancora della circostanza in cui l' Inghilterra metteva tanto interesse per conseguire uno scemamento sul dazio del pesce salato ed altri suoi articoli, onde tentare se in un cambio di facilitazioni reciproche avessimo noi potuto stipulare la rinuncia del 10 p. o/o.

Questo disegno di poter un giorno pervenire, strin-

gendo la Inghilterra dal lato del suo interesse, ad arrendersi alle nostre istanze, era prevaluto sopra ogni altra considerazione che avesse potuto consigliare a devenire ad un qualche accomodamento per garantirsi dall misura eccezionale anzidetta, la quale, comecchè sotto altro aspetto si fosse presentata al Governo Inglese, doveva col tempo tornare a sommo scapito di una produzione per noi cotanto interessante. Si mostrava poco meritevole di attenzione un male presente tostocchè miravasi ad ottenere un gran bene futuro.

Le sposte cose si consegnarono con tutto lo sviluppo che facea mestieri nell' analogo rapporto che il Principe di Cassaro sommise al Re, e nel rapporto stesso si additarono, secondo che se ne scrisse al Ministro delle Finanze, le nozioni che sarebbe stato opportuno di allestire per vedere quali fossero particolarmente i prodotti Britannici che si potrebbero prendere di mira per farli servire a compensamento pel 10 p. o/o mediante una competente minorazione, senza di che era ben naturale che la Inghilterra non si sarebbe mai spogliata di quell' importante benefizio di cui era in possesso.

Ma sventuratamente, sia che la Inghilterra volesse fatti positivi e pronti, non acquetandosi alle parole, sia che le cose erano spinte troppo oltre, quando il Regio Ministro in Londra fu nel caso di passare i suoi ufizi, nel senso delle istruzioni ricevute, la minacciata misura andò ad avere compiuto effetto.

Sanzionata la Legge dal Parlamento, Lord Palmerston replicò alla nota che gli era stata sull'oggetto passata dal Conte di Ludolf, manifestandogli il piacere provato nel sentire che Sua Maestà inclinava ad entrare in negoziazione per un trattato commerciale essere stato diminuito dall' annunzio che una condizione del trattato stesso sarebbe stata la cessione del 10 p. o/o; che questo diritto era già solennemente assicurato in forza delle transazioni del 1816; che non se ne avrebbe potuto far mai una cessione gratuita; che un cambio di facilitazioni commerciali tra' due Paesi, sul principio di eguale e reciproco benefizio, non poteva essere accettato come un competente compensamento; che intanto il Governo Inglese non poteva consentire di frammischiare gli oggetti che allora trovavansi in esame con una discussione come quella della cessione del 10 p. o/o; che se per altro il Governo di Sua Maestà avesse creduto di fare un'offerta di altri equivalenti privilegi per surrogarsi a quel beneficio, il Governo Britannico sarebbe stato pronto a pren-

dere in considerazione l'offerta, ma che la materia in esame si era, se sopra taluni punti i due Governi seguir dovessero un sistema di reciproco impedimento e restrizione, o di reciproca liberalità.

Conchiudeva quindi nella sua nota il Ministro Britannico, che quando il Governo Napoletano fosse devenuto ad una giusta riduzione de' dritti sopra i pesci salati, sopra i generi manufatturati ed altri articoli indicati, e sarebbe stata ancora accettata l'offerta fatta di reciprocanza di navigazione, allora il Governo Britannico non avrebbe esitato di ridurre il dazio sopra l'olio delle due Sicilie.

Si era in tanta divergenza di opinioni, e durante la provvisoria gestione del Duca di Gualtieri al Ministero degli Affari Esteri, in seguito di un Ufizio del Ministro Segretario di Stato delle Finanze, nel Consiglio de' Ministri venne fatta discussione di accordarsi agl'Inglesi l' eguaglianza del dazio di estrazione sugli olii, colla speranza che tal concessione avrebbe fatto scomparire tutte le misure eccezionali da parte dell'Inghilterra.

Rimasto il progetto di tali proposizioni senza corso, il Principe di Cassaro al suo ritorno da Palermo ebbe de' dubbî per mandarlo innanzi. Esistevano in primo luogo delle Sovrane Determinazioni portanti il Volere del Re di entrare in una trattativa coll'Inghilterra, miravan quelle ad ottenere la rinunzia anzidetta, e lo spirito che aveale dettate fu di subordinare al conseguimento di tale scopo ogni concessione all'Inghilterra. Oltre a ciò, quel che intendevasi offrire non pare che avesse potuto farne sperare di comporre le vertenze insorte, ed ancora prima di pensarsi ad eguagliare la condizione della bandiera Inglese alla nostra pel dazio di estrazione sugli olii, sarebbe convenuto esaminare bene la portata di tal concessione rimpetto alle altre due Potenze privilegiate, per lo dritto che i Trattati esistenti lor conferivano ad ottener conforme trattamento.

Così, senza darsi passo nel piano delle cennate proposizioni, da un canto si è cercato che per mezzo della Regia Legazione in Londra si fosser tenute sempre vive le reclamazioni che ci trovavamo di aver avanzato contro le misure dell'Inghilterra, secondo che da noi erano state qualificate eccezionali ed ingiuste, e dall'altro si era vigili a potere colpire un momento per ripigliare la negoziazione sopra solide basi e rista-

bilire una volta con condizioni soddisfacenti le nostre relazioni coll'Inghilterra, non perdendo mai di vista il conseguimento della rinunzia secondo i voti del defunto Cav. de Medici, le stesse Sovrane intenzioni ripetutamente espresse da Sua Maestà, ed in ultimo nel 1834, come si è di sopra narrato.

Modo onde si è ripigliata la trattativa.

Recatosi in Napoli Sir Frederick Lamb, Ambasciatore Britannico in Vienna, fratello del primo Ministro Lord Melbourne, uomo autorevole per influenza e per lumi, la quistione de'nostri rapporti commerciali colla Gran Brettagna è venuta bentosto in campo. Più efficace è il desiderio ch'or ci annunzia l'Inghilterra per un trattato di reciprocanza su' dritti di navigazione, ora che sempre più va essa estendendo i suoi rapporti colle altre Potenze sopra basi di reciprocanza; nè poi s'ignora dove tendono le altre premure del Governo Inglese, a quella tal riduzione di dazi sul pesce salato ed altri articoli importanti pel suo commercio. Il Principe di Cassaro nel parlar di tali cose col mentovato Diplomatico, ha creduto mettere a profitto i principî di libertà di commercio che la Inghilterra da alcuni anni ha proclamato, e di cui al presente più che mai sta facendo ampia applicazione al suo sistema doganale e di commercio, per far riflettere a quel Personaggio che incompatibili ora mai con quei principî sono le stipulazioni discordanti da quella imparzialità ed uguaglianza di condizioni che osservansi negli attuali trattati; e che un trattato di perfetta reciprocanza, quando si facesse sopra le basi più ampie, dovrebbe sempre presupporre la rinunzia del 10 per o/o. Ancora gli si è fatto in liberi sensi intendere che se dalla Inghilterra si vuol ridotto il dazio sul pesce salato ed altri articoli, noi non guardavamo con minor gravità l'oggetto della rinunzia del 10 per o/o da parte dell'Inghilterra, e che sarebbe stato assolutamente vano il pretendere alcuna delle cose che chiedevansi senza devenire a tal rinunzia.

Il Principe di Cassaro è stato in seguito autorizzato da Sua Maestà il Re (S. N.) ad intendersi con Sir Frederick Lamb per una trattativa commerciale tra i due Paesi; e, così, aperta la negoziazione, e dopo tutte le discussioni a cui l'importanza dell'affare dava luogo, par che i mezzi tentati per vincere la ripugnanza precedentemente opposta dall'Inghilterra per ispogliarsi di quel favore siano per sortire il loro effetto.

Basi di un progetto di trattato colla Inghilterra portante condizioni di reciprocanza e la rinunzia del 10 per o/o.

Ecco in sostanza quali sarebbero le idee che sono in sul tappeto per il trattato di commercio in progetto tra la Real Corte delle Due Sicilie e quella della Gran Brettagna.

1. Reciprocanza perfetta portante assimilazione della Bandiera Inglese a quella delle Sicilie ne'porti del Regno, e viceversa a favor della Real Bandiera nei porti della Gran Brettagna. Ciò tanto pe'dritti di navigazione, quanto per quelli di dogana, all'importazione ed all'esportazione.

2. Rinunzia da parte dell'Inghilterra del 10 per o/o del pari che il Real Governo ritirerebbe alla nostra Bandiera lo stesso rilascio, a condizione però che questo non possa aver effetto che quando una simile rinunzia si fosse ottenuta ancora dalla Francia con altro trattato da stipularsi.

3. Riduzione da ambe le parti sui dritti d'importazione sopra que'tali prodotti Britannici e prodotti delle Due Sicilie che possano favorire lo sviluppo del Commercio reciproco, senza recar pregiudizio alle industrie rispettive.

4. Il presente trattato durerebbe per 12 anni rimpiazzando quello del 1816, il quale tornerebbe in vigore allorchè dopo l'elasso de' 12 anni l'attual trattato non si rinnovasse, o non si stipulasse altra novella convenzione.

Secondo quest' ultimo articolo, tale quale si è presentato dal Negoziatore Inglese, si vorrebbe stipulare la sospensione del dritto al 10 per o/o per 12 anni, cioè pel tempo che dura il Trattato: ma il Principe di Cassaro gli ha fatto riflettere che il Real Governo doveva porre il maggiore interesse per ottenere dall'Inghilterra la rinunzia del 10 per o/o a perpetuità, quando si sarebbe abolito il simil beneficio per la stessa Real Bandiera. Ciò per lo motivo che il trattato di reciprocanza in discorso, il quale già ne ammette un altro essenzialmente colla Francia, ponendoci nel grado di farne bentosto altri simili colle altre Potenze, ci menerebbe per ciò a un cangiamento generale di sistema, e questo non potrebbe esser fondato che sopra condizioni di stabilità.

Grave è al certo per l'Inghilterra l'oggetto della rinunzia del 10 per o/o a perpetuità, poichè dopo 12 anni, spirato il trattato di reciprocanza, si troverebbe spogliata di quell'antico così rilevante benefizio, senza che per lo avvenire le sia assicurato alcuno special fa-

vore, e temendosi anzi che si possa dalla nostra parte tornare alle primiere restrizioni nei rapporti commerciali tra i due Paesi.

Malgrado questi riflessi che fan travedere la difficoltà della riuscita, il Principe di Cassaro ha posto la maggior efficacia nel domandar la condizione in discorso, e non si lascerà mai d'insistere su questo articolo.

Convenienza del trattato ne' nostri rapporti coll' Inghilterra.

Son cotanto alterate le nostre relazioni commerciali colla Inghilterra, sì urgente è il bisogno di ristabilirle a condizioni soddisfacenti pe' due Paesi, che, anche isolatamente considerando il trattato, non potremmo che riconoscerlo profittevole nell'interesse della nostra produzione ed in quello ancora della Marina Mercantile.

La derrata per noi più rimarchevole da importare in Inghilterra, ed in gran copia, si è senza dubbio quella degli olii, ma il dazio di Lire 8 e scellini 8, (facendo astrazione della sopra tassa di Lire s. 2 e scellini 2 a danno degli olii stessi, quando sono importati con Real Bandiera) elevandosi al doppio di quel che pagano gli olii delle altre provvenienze, è così grave da ributtare questo prodotto del nostro suolo dal mercato Britannico. Nè varrà il dire che in questi ultimi anni la estrazione dei nostri olii non ne abbia sofferto pei caricamenti che se ne son fatti pel Nord dell'Europa e in Germania per via di Trieste, perchè non sussiste meno la perdita che si è fatta sul mercato Inglese, benchè circostanze straordinarie avesser ripianato questa perdita; e se egli è vero che una novella via sia venuta ad aprirsi al loro sbocco, sarà sempre una perdita quel guadagno di più che potea raccogliersi e non si è raccolto.

Oltre a ciò non è prudente consiglio il persistere negli ostacoli alla introduzione degli olii in Inghilterra, poichè, a parte la veduta che il corso del Commercio è tale, che una volta sviato non sempre riesce, anche per via di sforzi, a ricondurlo sul primiero cammino, non è senza fondamento la tema che quegli ostacoli possano essere di stimolo a novelli tentativi per trovare de'succedanei agli olii di cui al presente si ha bisogno così vasto per uso delle manufatture, e possono beanche influire a creare o promuovere questa produzione medesima in altri paesi ne'quali prima o non esisteva o non era così abbondante. Allora questo prodotto ch'è il più ricco del nostro Regno soffrirebbe un

colpo letale; nè l'opera del Governo e de'trattati potranno mai più valere a ripararne le conseguenze. Una recente rappresentanza della Camera Consultiva di Commercio viene in conferma di ciò che per noi si è esposto circa la importanza di assicurare e promuovere lo smercio de' nostri olii in Inghilterra. *

Così vedevamo la cosa per lo bene del produttore, ma se si volga mente altresì alle attuali condizioni della nostra navigazione rimpetto all'Inghilterra, troveremo ch' essa, non ostante il benefizio che gode di un carlino di meno a stajo nella estrazione degli olî non può sostener la concorrenza con un legno Britannico, poichè la soprattassa di Lire st. 2. e scel. 2. a tonnellata dà un vantaggio positivo al legno Britannico, vantaggio che per un carico di un legno di 300 ton-

* Napoli li 2 Marzo 1839. *Eccellenza*—Incaricata da me la Camera Consultiva di Commercio, giusta i venerati di Lei ordini contenuti nella Ministeriale del 12 Gennajo ultimo, a dire se eranvi provvedimenti a dare intorno all' impedimento ordinato dal Governo Britannico della introduzione de' nostri olii in quel Regno, come erasi riferito dal Console di S.M. in Trieste; essa Camera ha primieramente osservato che l'idea del Governo Inglese, ordinando al suo Console in Trieste di non permettere l'estrazione de'nostri olii da quel porto senza rilasciare un certificato di origine, di provvenienza, e di compre vendita fattane, mira solo a toglierne di mezzo il ripiego di mascherarli con quelli di Levante, e sempre più assicurarsi del doppio dazio che paga da più tempo questo nostro prodotto in entrare che fa ne' porti d'Inghilterra. Ciò farà senza dubbio diminuire le spedizioni de' nostri olii da Trieste per l'Inghilterra, ma non renderà minori, nè ne soffrirà straordinariamente il nostro commercio in olii con Trieste e Venezia, mentre partono continuamente da' porti di Puglia de' carichi di olii per Venezia e Trieste, ove sono richiesti dal consumo locale e dalla Germania. — La differenza poi de' prezzi tra gli olii nostri e quelli di Levante nella piazza di Trieste è momentaneamente prodotta essenzialmente dall'abbondanza de' nostri carichi che colà vanno, e dalla scarsezza di quelli di Levante — Dopo tali osservazioni la Camera non crede poter proporre di meglio ne' rapporti d' interessi commerciali, circa il cambio de' nostri prodotti con l'Inghilterra, se non di promuoversi parziali trattati che assicurassero per tempo determinato una reciprocità di compensi e di bonificazioni, onde stabilire una norma eguale, e l'equilibrio de' dazii che vieppiù torni a vantaggio de' due paesi. Non avendo io particolari osservazioni a fare all'avviso della Camera, mi do l'onore di rassegnarlo a V. E. in adempimento.

A S. E. il Ministro Segretario di Stato degli Affar Interni.

Firmato — Antonio Sincio.

nellate pareggia i ducati 1032 * E se si riflette inoltre al premio di che gode la Bandiera Inglese a differenza della Nostra sull'estrazione dall'Inghilterra dello zucchero raffinato e del carbon fossile, riconosceremmo ancora la notabile superiorità che la prima gode sulla Real Bandiera, poichè sopra un carico di zucchero per un legno di 300. tonnellate il premio eccede i ducati 1000. e per un carico di carbon fossile sopra un legno della stessa portata la somma ascende a Ducati 1800. Dal che fluisce naturalmente che, così stando le cose, il traffico tra i Reali Domini e la Inghilterra non può farsi, secondo che non si fa che nell[a] massima parte con Bandiera Britannica.

Ecco come il trattato in discorso da una mano favorirebbe sensibilmente lo smercio de' nostri prodotti sul mercato Inglese mediante le riduzioni che si potrebbero ottenere non solo sugli olii ma su tanti altri articoli che ei convengono, e dall' altra metterebbe la nostra Navigazione nel grado di sostener la concorrenza con la Britannica nei trasporti tra' due Stati.

Che se infine volesse riguardarsi alle minorazioni di dazi che per effetto del trattato medesimo sarebbono per accordarsi a' prodotti Britannici nella loro importazione nel Regno, una volta convenuti che cader debbano su que' generi da non recar pregiudizio alle nostre industrie, non potrà derivarne che benefizio per la estesa classe dei consumatori, e benefizio per la stessa percezione doganale, essendo oramai indubi-

**Legno Inglese di 300 tonnellate*	il quale importasse dal Regno in Inghilterra un carico di olio, che per un legno di detta portata è d'ordinario di staia 26400	*Legno Napolitano di 300 tonnellate*

SOPRA STAJA 26400.

Dritto di estrazione alla ragione di gr. 30 a staio. . .	D. 7920	Dritto di estrazione a grana 20 a staio.	D. 5280
Di tonnellaggio alla ragione di grana 40 per tonnellata	D. 120	Di tonnellaggio a gr. 4:	D. 12
D'importazione in Inghilterra a Lire St. 8.8	D. 15120	D'importazione colla soprattassa di Lire St. 2.2 cioè 10. 10	D. 18900
Totale. . . .	D. 23160.	Totale	D. 24192

Riepilogazione

Legno Napolitano D. 24192.
— Inglese . . D. 23160.

Differenza . . . D. 1032

tato che questa si aumenta colla diminuzione de' dazi poichè oltre allo accrescersi la consumazione, tolto il tornaconto al contrabbando, si ottiene il sicuro vantaggio di riscuotere il dazio su tutta quella quantità di merci che la frode sottraeva alla vigilanza della Pubblica Amministrazione.

Utilità del Trattato come mezzo da farci sperare un cangiamento di sistema, e vantaggio da attendersene.

E pure non son questi che lievi vantaggi, direm così, a fronte a quelli altamente importanti che si proporrebbe il trattato, cioè la cotanto desiderata e contraddetta rinunzia del 10. per o/o. da ottenersi dalle Potenze privilegiate, il che ci metterebbe nel grado di operare quel cangiamento di sistema ne'nostri rapporti internazionali che sospirava il Cav. de Medici fin dal 1828., e che se allora avrebbe potuto riguardarsi come un cangiamento di utilità, dovrebbe ora vedersi come una riforma di assoluta imperiosa necessità per lo danno che man mano, a prescindere dal Nostro Commercio, è venuto ad aggravare sempre più la condizione de' Legni di Real Bandiera negli Stati Esteri, e per la immensa estensione che han preso e van tuttavia prendendo i trattati di reciprocanza tra le altre Potenze.

Ritirando le concessioni alle Potenze privilegiate ed alla Real Bandiera, lasciando libero ugualmente per tutte le bandiere l'accesso ne' nostri porti, come la nostra lo avrebbe ne'porti stranieri, il primo beneficio che non si farebbe attendere da tal novello sistema sarebbe quello da noi annunziato in sul principio della presente memoria, cioè le facilità che si darebbero allo smercio de' nostri prodotti finora inceppato dagl'impedimenti opposti all'approdo dei bastimenti di tante Potenze.

Insussistenza de' dubbj sul danno che potrebbe sperimentare la nostra Marina ritirandone le attuali concessioni.

Circa poi la quistione se tal sistema potesse riuscir nocevole alla nostra navigazione, in guisa da doverne rattenere per questo dallo adottarlo, è da porsi mente in prima che non appare di aversi fatto il Cavalier de Medici una tale objezione, ovvero di averla calcolata a fronte dell' utilità della riforma, quando si faceva a meditarla nel 1828. Pure era egli l'autore delle concessioni accordate alla nostra marina, era egli colui che sopra ogni altro erasi mostrato caldo promotore della prosperità di essa.

In presenza del male che ne travagliava, chi mai potrà niegare la opportunità e la utilità del rimedio? Non può mettersi in dubbio il progresso operato dalla marina mercantile dopo il 1823, se non che ancora sarebbe ad esaminare se questo sia stato così grande sodo e reale come avrebbe potuto attendersi quando

non vi fosse stato bisogno di adoprare il rimedio, non essendo stato mai alterato lo stato normale del nostro sistema economico. Gli effetti delle concessioni date nel 1823, e in progresso, risposero alle vedute di chi le fece adottare. La piccola marina, in possesso del vantaggio del 10 per o/o su' prodotti di tutte le origini, acquistò una preferenza per le immessioni nel Regno delle manifatture della Svizzera, di Germania e d'Italia; i grandi Brigantini si videro spingere, in conseguenza de'premii dati alle lunghe navigazioni, ne' mari del Nord e perfino nelle lontane Americhe.

Ritenuto però tutto questo, non potrà disconvenirsi che se la esistenza di un male straordinario consigliò come indicato rimedio le concessioni prodigate dal Governo, cessato che fosse il male, non saprebbe ulteriormente sussistere il bisogno del rimedio, a meno che non voglia ammettersi che un infermo il quale abbia ritratto salutari effetti da un farmaco, ne rimanga così invaghito che per non precludersene l'uso preferisse mantenersi nello stato d'infermità anzichè racquistare la sanità.

Ancora, se vogliamo riguardare le nostre concessioni, senza riferirsi alle cause straordinarie che le consigliarono, ma come incoraggiamento per promuovere i primi tentativi de' nostri bastimenti ad ardite intraprese; operati una volta i tentativi, la sperienza ci mostra che gl' incoraggiamenti straordinarî e premî mantenuti oltre il dovere producono nocumento anzichè no, poichè bene spesso forzano le operazioni de' naviganti e gli obbligano senza saperlo a battere un sentiero piuttosto che un altro, nè quello che intraprendono, sospinti da' favori, è così utile come quello a cui si sarebbero determinati per propria scelta ed impulso, ed in vista del freddo calcolo del loro tornaconto.

Ma quando pure non facessero alcun peso siffatte considerazioni, non potrà non ammettersene un'altra, cioè che allora solo vi sarebbe un plausibile motivo da persistere nell' attual sistema, quando ci fosse concesso di goderne tranquillamente i frutti, quando cioè non fossimo obbligati a pagare con usura nei porti altrui quel tanto di favore che nei proprî accordasi a' legni di Real Bandiera.

Stato delle nostre attuali relazioni di Commercio colle altre Nazioni – Odiosità contro i bastimenti di Real Bandiera – ed ulteriori mali da temersene.

Questa ipotesi erasi in parte effettuata ne' primi tempi delle accordate concessioni, allorchè non ancora avevano esse cominciato a destare la gelosia de' Governi Esteri, e pure la speranza per qualche tempo nudrita di poter ottener per via di accordi amichevoli più equo trattamento dal Real Governo a pro della rispettiva Bandiera avea trattenuto le misure nocive. Ma possiamo in buona fede lusingarci di questo al presente? Per disingannarsi non si dovrà che richiamarsi davanti gli occhi la storia e lo stato attuale delle nostre relazioni commerciali colle altre Nazioni.

In Novembre 1824 era stata emanata la disposizione di favori pe' Legni di Real Bandiera a differenza degli Esteri nella estrazione de' grani, e il 17. Gennaio 1825 vedevamo il Re di Sardegna accordare il rilascio del terzo di dazio a' cereali di ogni provvenienza immessi negli Stati Sardi con Bandiera nazionale. Siffatta disposizione, comechè generale, nel fatto, col pagamento del terzo di più per la Bandiera Estera, escludeva i Legni di Real Bandiera da' porti della Sardegna per importarvi grani.

In Isvezia e Norvegia esisteva già una legge che colpiva del dazio del 50. p. o/o. di più sulla importazione ed esportazione e sul dritto di tonnellaggio tutt'i legni stranieri appartenenti a quegli Stati nei cui porti la Bandiera Svedese fosse andata soggetta a particolari gravezze. Ne' primi loro viaggi in Norvegia i legni Napoletani non soggiacquero a' quei dazî addizionali, ma in seguito avendo eccitata l' attenzione lo svantaggio che la Bandiera di quel paese aveva nei porti dei Reali Dominj, perchè non godeva della diminuzione del 10. p o/o sul dazio d' immissione, ed essendosi reclamata infruttuosamente la partecipazione allo stesso favore, andò infine ad essere applicato a danno de' nostri navigli la legge anzidetta. * Fu allora che il Governo di Sua Maestà che prima concedeva il premio del 20. p o/o. di più alle importazioni dal Baltico si

* In Norvegia da parecchi anni si recano i Legni di Real Bandiera, ma in Isvezia non han cominciato a comparirne che nel 1837. Il Governo Svedese a qualche legno approdato nell'anno anzidetto e nel susseguente ha fatto godere la esenzione del dazio addizionale, ma in pari tempo ci ha presentato un tal favore come un adescamento per devenire a un Trattato di reciprocanza colle Due Sicilie, e ha dichiarato che quando le sue proposizioni non fossero accolte, la tassa straordinaria andrebbe applicata a rigore, così nella Svezia come lo è stato e lo è sempre in Norvegia.

mosse ad elevarlo al 30. p. o/o, come al presente, per compensare le perdite che i legni di Real Bandiera soffrivano per quelle straordinarie imposte. Così per una di quelle tante contraddizioni che sono inseparabili da ogni falso sistema, mentre noi eravam gelosi di chiamare a parte del 10. p. o/o ogni altra Bandiera all'infuora delle privilegiate e della nostra, accordavano niente meno che il 10. e il 30. p. o/o, cioè il 40. in tutto, alle produzioni di un paese che nulla ci dava in cambio. Con ciò facevamo il profitto della Finanza di Norvegia, mettendo i nostri legni nel grado di pagarle il 30. p. o/o di più, e favorivamo a scapito degli altri paesi la rilevante produzione del suo pesce secco e salato.

Seguì nel 1828. quella tale soprattassa di 2. sterlini e 2. scellini a tonnellata da parte del Governo Inglese sugli olii importanti con Real Bandiera. Ciò quando il concorso de' Legni Napoletani in Inghilterra lo avvertì della superiorità che questi avevano a fronte degl' Inglesi nella concorrenza per la disparità che esisteva nel Regno sul dazio di esportazione degli olii.

Nel 1832 grave alterazione al traffico della Real Bandiera nell'Adriatico proveniva dalla soprattassa di di due fiorini cioè carlini 12 per tonnellata che nei porti Austriaci fu imposta su'legni di Real Bandiera. La misura fu conseguenza de' clamori che da tanti anni l'Austria muoveva per esser messa a parte del 10.p. o/o su'dazi d' importazione e per ottenere il trattamento di perfetta reciprocanza su' dritti di navigazione, condizioni che da Lei istantemente chiedevansi per rilevare il commercio e la navigazione Austriaca dal deperimento in cui erano nei Reali Dominj ricaduti per la esclusione dalle concessioni accordate all' Inghilterra, alla Francia, alla Spagna, e sopra più larghe basi alla nostra Bandiera.

In Prussia un regolamento del 20. Giugno 1822. prescriveva che i bastimenti di tutte le Nazioni ne'porti delle quali i legni Prussiani e i loro carichi non erano assimilati a' bastimenti e carichi de' navigli nazionali, o trattati alla pari delle Nazioni le più favorite, sarebbero stati sottoposti a un dazio straordinario di bandiera di 4 talleri per last, cioè un tallero e mezzo per tonnellata.

La mira del Governo Prussiano con tale atto fu di alleviare i navigli di sua Bandiera dal peso dei forti dazi e dritti di tonnellaggio che ne gravavano la con-

dizione ne' porti delle altre Potenze e particolarmente della Inghilterra.

Essa vi riuscì, poichè l' Inghilterra fu la prima, e poi vennero altri Governi a stringer colla Prussia patti di reciprocanza.

Anche a Noi la Prussia aveva fatto nel 1834 delle aperture per un trattato di reciprocanza, senza che avesser potuto venir secondate le sue brame. A due legni di Real Bandiera che approdarono in Stettino nel decorso anno venne applicata la soprattassa in seguito di un ordine di quel Governo che richiama ad esatta osservanza il Regolamento del 1822. Or quantunque fosse riuscito per questa volta a farne restituire l' ammontare, allegandosi l' ignoranza in cui erano i Capitani di tal disposizione, ci si è dichiarato che essa sarebbe stata regolarmente applicata per lo avvenire laddove consimili facilità per parte del Governo del Re non si accordassero alla Prussia.

In Francia siam noi soggetti alle tasse differenziali che quella tariffa impone all' importazione con Bandiera Estera, a differenza della Bandiera Francese e di quelle assimilate a lei per trattati; e queste tasse differenziali son tali che se si prendesse per esempio in mira l' olio, principal derrata che noi immettiamo in Marsiglia, troveremo che messi a calcolo i favori che un legno di Real Bandiera gode nell' estrarlo dal Regno, questi sono assorbiti non solo, ma superati dalle tasse che incontra in Francia a differenza della Bandiera Francese.

E senza scendere in ulteriori particolari, direm solo che in nessuno degli Stati Esteri la Nostra Bandiera incontra favori speciali concessi ad altre Bandiere, e in tutti paga le tasse che sono stabilite a carico delle Nazioni che non hanno trattati; e queste tasse differenziali s' incontrano da per tutto, ed anche ove non sono attualmente in vigore vanno a provocarsi. Sappiamo così da' più recenti rapporti del Console in Rio-Ianeiro che anche ivi andava per ricevere sanzione una legge che colpiva del dazio addizionale del 10 per o/o i prodotti de' Paesi che non avevano trattati di commercio col Brasile.

Le narrate cose mostrano lucidamente che se da un canto la Real Bandiera guadagna nei porti del Regno, perde allo straniero per effetto delle particolari odiosità che v' incontra, o delle tasse addizionali riserbate alle Potenze che non hanno trattati di commercio; che se il suo guadagno è ristretto ad un solo paese, cioè nel

Regno, le sue perdite sono tante quanti sono gli Stati e i porti dove approda, intervenendo spesso che in uno stesso viaggio convenga toccare diversi punti, oltre di che il navigante può esservi sospinto per forza di circostanze imprevedute, in sostanza l' utile che trae il legno di Real Bandiera colla preferenza de' noleggi ne'o da' porti de' Reali Domini svanisce colla esclusione dai noleggi da uno ad altro porto Estero.

V' ha di più ad osservare che gli effetti ulteriori di un sistema essenzialmente falso non possono nè prevedersi, nè definirsi, e gl' incoraggiamenti attuali o altri che il Governo potesse aggiugnere in soccorso della nostra marina potranno aprire l'adito al vasto campo di novelle reazioni, ed aggiugner mali a mali.

Abbiam dianzi notato, in ragionando della Svezia, che il premio del 40 per 100 accordato alla nostra Bandiera nelle sue importazioni da colà non tende che a favorire le produzioni Svedesi; e bene non è questa un' offesa indiretta che si arreca a'prodotti della stessa natura di altri paesi? Persistiamo in tali concessioni, e chi ci assicura dagli ulteriori richiami da parte della Inghilterra risentita nel vedere che illusorio diviene il benefizio del 10 per 100 su' pesci salati di sua origine, tostocchè al prodotto della stessa natura di un altro paese può farsi godere il vantaggio del 30 per 100 di più?

Lo stesso premio del 40 per 100 su' carichi importati dalle Americhe con Bandiera nazionale racchiude anche in se germi interminabili di querimonie e rappresaglie; fate che rendendosi più operoso il nostro Commercio cogli Stati Uniti, vada ad aumentarsi la estrazione da quegli Stati dello zucchero raffinato con Legni di Real Bandiera, quali clamori non dovranno muoversi contro da parte delle raffinerie di tutti gli altri paesi pregiudicati nella concorrenza da una disparità cotanto enorme com' è quella del 30 per 100 rispetto alle importazioni dall' Inghilterra e dalla Francia, e del 40 per quelle di tutti gli altri paesi? Le conseguenze di questo giusto risentimento non possono prevedersi, e sono incalcolabili.

Dà elemento ad un altra seria considerazione contro il sistema attuale questa universal sollecitudine de'Governi a legarsi tra loro con patti di reciprocanza, dal che procede che i Legni di Real Bandiera che approdano in un porto estero non solo sono collocati al di sotto della bandiera nazionale, ma di tutte le altre che alla propria per trattati sono assimilate. Questo aggiugne

al male materiale delle straordinarie imposte l'altro più grave di aver lo svantaggio nella concorrenza rimpetto a tante altre Bandiere. Che se ancora altra estensione vadano a ricever questi trattati, di maniera che ciascuna Potenza con tutte le Potenze avrà stretto vincoli di reciprocanza, e questo tempo non sarà lontano (poichè da per tutto penetrando le buone massime di pubblica economia le vediamo utilmente applicate alla prosperità delle nazioni, e vediamo presso la più parte de' Governi il sistema di restrizioni cedere il posto a quello di benintese larghezze) cosa allora addiverrà della nostra Bandiera? Tutt' i porti del mondo saranno a lei chiusi, e noi saremmo spinti ad uno isolamento fatale ed unico ad un tempo.

Questo quadro dello stato attuale, e più ancora dell'avvenire che ci si prepara, non è menomamente esagerato. Che se altronde si devenisse alla riforma sulle condizioni di quella reciprocanza che già, ne' rapporti da nazione a nazione, costituisce il cardine del dritto commerciale universale de' giorni nostri, il produttore, come abbiam ripetutamente detto, raccorrebbe i frutti che assicura un commercio più libero, e la stessa marina mercantile, quando anche venissero a sminuirsi per essa i noleggi ne' o da' porti del Regno avendovi per concorrenti le altre Bandiere, ne sarebbe largamente compensata mediante i noleggi che acquisterebbe nei porti esteri, potrebbe nella libera concorrenza ritrovare gli elementi di quello sviluppo e progresso positivo che l'attuale precaria sua esistenza non le farebbero mai raggiugnere, e ciò tanto più è da sperarsi in quanto che, una volta assicurato a' bastimenti di Real Bandiera ne' porti stranieri il trattamento eguale alla Bandiera Nazionale, sta sempre per essa la superiorità che deve alla tenuità del prezzo de' noleggi rimpetto a quello delle altre Bandiere, perchè il marinajo Napolitano si contenta di poco e naviga alla parte. Finalmente, legati con trattati di reciprocanza colle altre Potenze, un vincolo tenacissimo verrebbe a fermare i nostri rapporti colle medesime, la fusione cioè degl' interessi materiali dei rispettivi sudditi, interessi che ora tanta parte occupano delle sollecitudini de' Governi e de' popoli.

Opportunità del cangiamento di sistema e dubbi per poterlo in appresso eseguire collo stesso profitto e facilità.

Dopo tutto quello che abbiam detto sulla utilità di un cangiamento generale, che presuppone la rinunzia da parte dell' Inghilterra e della Francia al beneficio del 10 per 100, altro non ci accade dover aggiugnere se non di richiamar l'attenzione sulla opportunità della

riforma, non potendo niegarsi che se ora noi non mettiamo a profitto le buone disposizioni dell'Inghilterra, il momento potrà fuggirci, e forse un giorno la troveremmo o restìa ad arrendersi a'nostri desiderî, o ci toccherà subirne dure condizioni, quando avvenuto già l'isolamento che ci minaccia, premuti dalle circostanze, ci presenteremo supplichevoli ad implorare quello che onorevolmente e con profitto ora possiam conseguire.

PROCESSI VERBALI

Delle discussioni della Commissione creata col Real Rescritto del 20 aprile 1839 partecipato da S. E. il Signor Principe di Cassaro Ministro Segretario di Stato degli Affari Esteri.

Sabato 4 maggio 1839 si è data lettura del Sovrano Rescritto, e si è aperta una discussione generale. La Commissione si è sciolta circa le ore due 1/2 p. m. dandosi appuntamento di continuare le discussioni pel giorno 7 maggio.

Il 7 maggio 1839 alle ore 10 e 1/2 a. m. si è riunita di nuovo la Commissione, e si è continuata la discussione del giorno precedente.

All' ora di mezzogiorno S. E. il Principe di Cassaro ha dato lettura alla Commessione di un Sovrano Ordine del tenor seguente scritto colle Sagre Mani di Sua Maestà.

» Napoli 6 maggio 1839.

» Caro Principe,

» Io vado a ritornare a Caserta. — Tra gli al-
» tri affari che ho somma premura che si sbrighi-
» no, vi è quello importantissimo del Commercio
» Inglese, e voi mi avete accennato che vi era già
» stata le sessione coll' ultima giunta da me all'og-
» getto creata, e che avevano domandato un al-
» tra sessione per martedì prossimo. Fate che in
» essa diano il loro definitivo avviso, e che sten-
» da ognuno per iscritto il suo voto ragionandolo »

» Credetemi sempre

» *Vostro Affezionatissimo*—*FERDINANDO*

In immediata esecuzione de'venerati Ordini Sovrani si è troncata ogni discussione ed il Presidente ha invitato ciascuno de'componenti la Commessione a dare il suo voto sopra ciascheduna delle basi proposte al parere della Commessione, che sono le seguenti:

1. » Reciprocanza perfetta portante assimilazione
» della Bandiera Inglese a quella delle Sicilie nei
» porti del Regno, e viceversa a favore della
» Real Bandiera ne' porti della Gran Bretagna. Ciò
» tanto pe' dritti di navigazione, quanto per quelli
» di dogana all' importazione ed alla esportazione.

2. » Rinunzia da parte della Inghilterra del 10
» per o/o, del pari che il Real Governo ritirereb-

» le alla nostra Bandiera lo stesso rilascio, a con-
» dizione però che quello non possa avere effetto
» che quando una simile rinunzia si fosse ottenu-
» ta ancora dalla Francia con altro trattato da sti-
» pularsi.

3. » Riduzione su'dritti d' importazione da am-
» be le parti sopra que'tali prodotti Britannici e
» prodotti delle due Sicilie che possano favorire
» lo sviluppo del commercio reciproco, senza re-
» car pregiudizio alle industrie rispettive.

4. » Il presente Trattato durerebbe per dodici
» anni rimpiazzando quello del 1816, il quale tor-
» nerebbe in vigore allorchè dopo l'elasso di 12
» anni l'attual Trattato non si rinnovasse o non
» si stipulasse altra novella Convenzione.

AVVISO DEL COMM. CAPONE.

» Il mio avviso è che proseguendosi la trattati-
» va sulle basi inserite nel Real Rescritto (esclu-
» sa sempre la temporaneità della rinunzia delle
» potenze privilegiate al 10 per o/o; come nel ra-
» gionamento) e adoperandovi quella diligenza di
» cui tra le altre doti abbondano i saggi Ministri
» del Re, sicchè ne'particolari non si pregiudichi
» alle nostre industrie o alle nostre convenienze
» territoriali, e tutto sia scritto con buona fede,
» *ut inter bonos bene agier oportet*, come dice-
» vano gli antichi, si potrebbe avere in questa ma-
» teria dilicatissima ed importantissima un contrat-
» to degno della Sapienza di sua Maestà, e che
» soddisfaccia a'bisogni della Nazione.

Firmato — *Consultor Capone.*

AVVISO DEL COMMENDATOR FORTUNATO.

Il Commendator Fortunato è di avviso « di non
» si dovere consentire alcuna delle basi conte-
» nute nel Real Rescritto del 20 aprile, salvo ri-
» manendo alla Sapienza di Sua Maestà di risol-
» vere dopo gli opportuni chiarimenti e le debite
» meditazioni, se converrà conservare tuttavia i pri-
» vilegi accordati alla nostra Marina Mercantile,
» ovvero modificarli o abolirli.

Dettato dal Commendatore Fortunato,

*

AVVISO DEL PRINCIPE DENTICE

L' avviso del Principe Dentice è quello che ;
» crede utile di continuarsi le trattative già princi-
» piate coll'Inghilterra, beninteso che nell'articolo
» reciprocanza sia bene spiegato che la stessa deve
» estendersi ancora sull' Atto di Navigazione Inglese.
» Si desidererebbe finalmente che la rinunzia del 10
» per 100 da farsi dagl' Inglesi non sia temporanea.
Dettato dal Principe Dentice.

AVVISO DEL CAV: DE LIGUORO.

Il Cavalier de Liguoro è di avviso che « deb-
» ba consentirsi a continuare le trattative per un
» trattato coll'Inghilterra, esigendo sulle basi propo-
» ste come prima condizione del Trattato la rinunzia
» del 10 perolo, lasciando all' alta Sapienza di Sua
» Maestà il provvedere in altro modo agl'incoraggia-
» menti che uniti a' vantaggi che derivano da questa
» abolizione al nostro commercio esterno, e per esso
» alla Marina Mercantile del Regno, tendano a mi-
» gliorare la costruzione de'nostri bastimenti per ren-
» der migliore la sorte della Marina mercantile.
Dettato dal Cav: Liguoro.

AVVISO DEL PRESIDENTE MARESCA.

Il Presidente Maresca opina » per la reciprocità
» coll'Inghilterra avvicinarsi quanto si possa alle basi
» del trattato fra la stessa e la Francia del 26 gen-
» najo 1826.
» Intorno alla nostra rinuncia del 10 per 100
» alla marina mercantile, potersi Sua Maestà be-
» nignare di fare ad essa quelle munificenze che
» potranno sostenerla nella crisi di un cambiamento
» di sistema, e concedere quelle largizioni che non
» offendendo affatto gli Esteri possano assicurarne
» de' vantaggi intrinseci di proprio merito.
Dettato dal Presidente Maresca.

AVVISO DEL CONTE LUCCHESI.

Il conte Lucchesi è di sentimento » di conti-
» nuarsi le trattative sulle basi del Rescritto del 20

» aprile, chiedendo solo che la durata della rinun-
» zia del 10 per 100 coll' Inghilterra si prolungasse
» oltre di anni dodici, laddove non potesse essere
» perpetua.

Dettato dal Conte Lucchesi.

AVVISO DEL COMMENDATOR CAROPRESO.

Il Signor Commendator Caropreso crede che « deb-
» ba rispondersi per parte sua con un parere ade-
» sivo alla quistione rimessa da S. M. all'esame della
» Commissione, e conseguentemente opina che le trat-
» tative debbano proseguirsi sulle basi proposteci,
» colle seguenti modificazioni e condizioni essen-
» ziali a suo giudizio.

» 1. Che la rinunzia del 10 per 100 non fosse
» temporanea, ma bensì perpetua, dopo che alla
» stessa avessero acceduto le altre due Corti di Fran-
» cia e di Spagna.

» 2. Che le nostre manofatture tuttavia inci-
» pienti non ne dovessero rimaner pregiudicate, ma
» invece protette, per quanto fosse possibile.

» 3. Che la riduzione respettiva de' dazî d'im-
» portazione ne' due paesi andasse per noi subordi-
» nata alla più scrupolosa indagine delle nostre con-
» venienze territoriali ed economiche.

» 4. Che i dritti di tonnellaggio ed altri si-
» mili su de' legni di arrivo ne' porti di ambo gli
» Stati fossero di quantità specificamente eguali tra
» loro, avuto riguardo all'Atto di navigazione della
» Gran Brettagna, il quale potrebbe far nascere delle
» contestazioni in avvenire, quando non venisse ret-
» tamente adattato; ed all'uopo potrebbe prendersi
» per norma l'ultima Convenzione di reciprocanza
» tra la Francia e la Inghilterra conchiusa nel 1826.

» 5. Che il servigio di cabotaggio per tutto il
» Regno si rimanesse di diritto esclusivo della Ban-
» diera Nazionale ad esempio del recente trattato
» fatto coll' Austria.

» *Dettato dal Commendatore Caropreso*

AVVISO DI S. E. IL SIGNOR MARCHESE DI PIETRACATELLA.

L' E. S. è di avviso « che non debba consen-
» tirsi ad alcuna delle basi proposte. Crede non-

» dimeno, che con reciprocanza possa abolirsi il
» dazio differenziale degli olii, e del pari con re-
» ciprocanza possano ridursi o moderarsi quelle ta-
» riffe che non recheranno pregiudizio alle nostre
» produzioni ed alle nostre manifatture.

Dettato dall' E. S.

Firmati — *Giuseppe Ceva Grimaldi*
Gaspare Capone
Fortunato
Principe Dentice
Cav. de Liguoro
Andrea Maresca
Conte Lucchesi
Commendator Caropreso

PARERI

EMESSI, IN CONSEGUENZA DELLA SEDUTA DEL 7 MAGGIO 1839
DA' COMPONENTI LA COMMISSIONE ERETTA DA SUA MAESTÀ. *

PARERE I.

DEL CONSULTOR CAPONE

Il Sovrano Rescritto c'impone, che *disaminate le basi* in esso inserite del trattato di commercio aperto con la G. Brettagna, *senza stare a discutere i dettagli,* che Sua Maestà ha riserbati alle sue ulteriori Decisioni, dessimo il *nostro avviso sulla utilità di continuarsi la trattativa.*

Le basi sono :

1.° Reciprocanza perfetta per rispetto ai dritti di navigazione dell'una e dell'altra bandiera, e per rispetto ai diritti di dogana, nelle importazioni e nelle esportazioni scambievoli.

2.° Rinunzia della Inghilterra al 10 per 100 che gode sopra il nostro Real Governo come Potenza privilegiata, ed abolizione dalla parte di esso dell'egual rilascio alla sua bandiera, a condizione che il trattato non debba avere effetto, se non fatta prima la simil rinunzia dalla Francia, ch'è un'altra Potenza privilegiata.

3.° Riduzione dall'una parte e dall'altra de' dritti d'importazione su quei prodotti Britannici e Napoletano-Siculi che possono interessare il commercio reciproco, *senza pregiudizio delle industrie rispettive.*

4.° Durata del trattato per anni 12 ; scorsi i quali,

* I pareri sono inseriti giusta l'ordine seguito nella votazione.

ed esso non rinnovandosi, si debba tornare allo stato attuale.

Di quasi tutt' i cennati articoli fondamentali dipendendo in gran parte l'accettabilità dalle modificazioni che posson ricevere, e dall'applicazione ai particolari che non sono ancora stabiliti, io non veggo come si possa rigettare la continuazione della trattativa, prima di vederne il tutto insieme. Stimo quindi che il tagliarla così bruscamente sul bel principio sia intempestivo, e pericoloso agl' interessi del nostro commercio, non che poco dicevole alla condotta grave che ogni Governo deve tenere, tanto più che le basi non presentano apparenze di dover essere del tutto rigettate, fuorchè una che è l'ultima. Perocchè quel dovere o poter tornare dopo 12 anni al privilegio del 10 per 100, in favore dell'Inghilterra e della Francia, è cosa che potrebbe disordinare tutte le abitudini che il nostro commercio avesse prese in sì lungo tempo, e farebbe rivocabili molte delle misure che a S. M. piacesse frattanto adottare.

Da questo punto in fuori, tutti gli altri mi sembrano accettabili o accomodabili. E in fatti, che ci è a ridire alla rinunzia che si propone del privilegio da parte delle due principali Potenze privilegiate? Questo privilegio si dovè dal Nostro Real Governo prima accordarlo, e poi ridurlo a termini più comportabili, cedendo sempre all'imperio delle circostanze. Questo privilegio è quello che ponendo una forzosa ineguaglianza fra le parti, ha finora impedito di agire da pari a pari, e di lasciare alla saggezza de'Nostri Re la libera scelta tra fare o non fare trattati, ch'è un problema di altissima indagine.

Questo privilegio ridotto negli ultimi tempi al dieci per cento, lasciò nell'animo di chi per parte del nostro Real Governo lo negoziò, un desiderio irrequieto, e la speranza di vederlo cancellato, mediante un trattato novello (chè non si poteva altrimenti); desiderio e speranza che seco portò nella tomba.

Ma lo stesso memorabile uomo vi apportò (si dice) un rimedio che tolse quasi la sua efficacia al male; e che servì ad esporre alla nostra Marina mercantile altri vantaggi per lei insperati, cioè quello del rilascio procuratole di un egual 10 per 100. Ma non val di meglio scacciare il male che tenerselo col rimedio? E quanto ai vantaggi che la nostra marina ha conseguiti, il cui principale è lo sbocco de' nostri olî nel Baltico, non è meglio averne due che uno, facendo con esso concorrer l'Oceano?

Ma l'interesse della marina non è il principale, il principale è quello della nazione. L'interesse della marina è l'interesse del *traffico*, l'interesse della nazione è quello del *commercio*. E questi due interessi sono non rade volte in opposizione tra loro, come avverte uno illustre scrittore che ha dato le due denominazioni per far più sensibile la differenza delle due cose.

Ma poi finalmente la saggezza del Re abbonda di mezzi da rifare del doppio e del triplo la nostra marina di qualche disagio che in principio venisse a sofferire, senza punto adombrare la buona fede del trattato che si farebbe. Tale sarebbe il cabottaggio esclusivo, da riserbarsi espressamente alla bandiera del Regno, di che niuna nazione si potrebbe dolere, e parecchi altri che si accennarono nella passata adunanza da quei degni uomini che insistendo più sul pratico e sui particolari della cosa, fecero tralucere qualche divergenza da quei sommi che più si fondavano sul teorico e sull' astratto.

Le teorie non si debbono al certo porre in disparte. Elle sono le fiaccole di ogni disputa. Ma quanto a me (confesso la mia insufficienza) sento più stringermi dagli argomenti di fatto, e che vanno allo scopo per la via che si dice a *posteriori*. Ciò sopratutto in materia di economia politica, di cui abbiam visto la variabilità dacchè ella ha presa forma di scienza; e più quando se n'è voluto fare una speciale e sottil metafisica. Abbiam visto succedersi l'uno all'altro contrarî sistemi, tutti ingegnosissimi, ed in ogni decennio, si può dire, elevarsi principî novelli a distruzion de' più antichi. Il che deve ingenerar certa diffidenza, ora sulla verità, o sulla latitudine di un principio, ora sulle applicazioni per timore che alcuna circostanza meno avvertita non possa fare cambiar faccia alla quistione.

Ma tornando al proposito, il mio avviso è che, proseguendosi la trattativa, e adoperandovi quella diligenza di cui tra le altre doti abbondano i saggi Ministri del Re, sicchè nei particolari non si pregiudichi alle nostre industrie ed alle nostre convenienze territoriali, e tutto sia scritto senza equivoci e con buona fede *ut inter bonos bene agier oportet*, come dicevan gli antichi, si potrebbe avere, in questa materia dilicatissima ed importantissima, un trattato degno della Sapienza di Sua Maestà e che soddisfaccia a' bisogni della Sua Nazione.

Napoli 7 maggio 1839.

Firmato – *Il Consultor Capone.*

PARERE II.

DEL COMMENDATOR FORTUNATO

La richiesta di voler sapere se ci tornasse conto di continuar le pratiche imprese coll'Inghilterra per venir con essa ad un trattato di commercio sulle basi poste nel Real Rescritto del 20 del caduto aprile, non può muovere, a parer mio, che dal lodevole desiderio di metter termine a' favori accordati nel 1816 e 1817, non meno alle sue merci che a quelle di Francia e di Spagna. E così dico, imperocchè converrebbe altrimenti supporre che dopo tutto che in su di tali trattati e di quelli di navigazione è stato concordemente pensato ed insegnato da' più preclari ed accreditati scrittori di economia politica e di pubblico diritto, le opinioni de' quali sono reputate come tanti testi di legge, e dopo la tristissima esperienza costantemente fattane in casa e fuori, noi fossimo tuttavia sì ciechi da non vedere l' obbrobrio e la rovina a cui ci menerebbero, e massimamente in acconsentirli a Potenze per popolazione, per civiltà, per ampiezza di possedimenti, per numero e qualità d' industrie e per naviglio a Noi infinitamente superiori.

Circoscritta in questi limiti, e però riguardata come una giunta alle rarissime eccezioni dal nostro Gioja opposte alle scuole Inglesi e Francesi, concordi nel proscrivere ogni specie di trattati di tal natura, mi farò colla maggiore brevità e chiarezza che per me si potrà ad esaminare:

1.° Se di presente i favori di sopra menzionati sieno quali si erano nel tempo in cui furono conceduti; ed in caso che sì, tali che, impedendo il libero spaccio delle nostre produzioni, ci costringano imperiosamente, ed a qualunque costo, a conseguirne la cessazione:

2. Se non vi sia altro mezzo capace fuori del trattato che si propone per poter noi aggiugnere al nostro scopo;

3.° e finalmente se, mancando ogni altro partito, il proposto migliori la nostra condizione, o la renda peggiore.

§. I.

Grave senza dubbio fu per noi la concessione fatta negli anni 1816 e 1817 del rabbassamento de' dazî di un 10 p. 0/0 sulle merci d' Inghilterra, di Francia

e di Spagna, e pessime ne sarebbero state le conseguenze se la bisogna fosse ancora quale era fino al 1823. Ma poichè una tale concessione non poteva privare, nè aveva privo il nostro Governo del diritto di regolar le proprie faccende come meglio gli sapesse a grado, nel 1823 esso provvedutamente se ne valse nella riforma delle tariffe doganali, rimirando principalmente a render vani o a minorare gli effetti della fatta concessione, tra per ristorare il Tesoro della perdita del 10 p. 0/0 sull' ammontare de' dazi, e per non impedire il progresso delle nostre industrie; e mirabilmente vi riuscì coll' aumento del dazio sopra molte merci inglesi e francesi, le quali ci venivano in maggior copia. Siffattamente l'accordato favore disparve in le merci che le novelle tariffe sottoposero ad un dazio maggiore; e sebbene la Francia fossesene querelata, fattasi, non so se con maggior ingiustizia che inverecondia, rinegatrice del principio dell' indipendenza delle nazioni, e della piena loro libertà a mutar le loro leggi secondo i consigli della prudenza e dello illuminato interesse proprio, le sue querele tornarono vane, nè per quanto io me ne sappia, trovarono eco anche presso la stessa Inghilterra.

Egli è quindi evidente che per la sopravvegnenza delle doganali tariffe nel 1823 lo stato delle cose non è ora quale era in tempo delle concessioni, e che divenute queste per la seguita mutazione di quelle incapaci de' tristi effetti che a noi dovevano derivarne, niuno o ben picciolo sia il sacrifizio della rinunzia di esse, ed imaginario e vano il timore de' danni che ci si annunziano, ove le pratiche per ottenerla venissero rallentate.

Non niego che se le basi del Trattato fossero da noi consentite, l' Inghilterra sgraverebbe l'olio nostro non solamente del dazio differenziale per lo in essa importato da' nostri bastimenti, ma del doppio dazio eziandio, del quale è stato colà gravato in espiazione del solo peccato della sua origine. Ma vi è chi osi sostenere che per queste superchierie sia a noi mancato lo spaccio di questa preziosissima nostra produzione, o il prezzo di essa sia in meno di quello per lo innanti? Evvi uomo consigliato il quale non ravvisi che esse più che a noi nuocciono a chi halle ideate e messe in opera? Io non mi gioverò delle notizie che ho potuto da me raccogliere in pruova delle non diminuite ricerche dell'olio nostro e del suo prezzo maggiore da dieci anni in quà; ma trascriverò quello che la Camera Consultiva di Commercio espose a' 4 marzo ultimo, rispondendo all' inchie-

sta fattale indi ad una memoria umiliata alla Maestà del Re, Nostro Signore, da taluni nostri mercadanti, intesi a promuovere lo spaccio dell'olio, mercè l'abolizione degli enormi dazi de' quali l' Inghilterra è gravata « Se l' esportazione diretta degli olj da Gallipoli » per l'Inghilterra (ella scrisse) ha dovuto diminuire » da che il Governo Inglese v' impose doppio dazio di » immissione, è indubitato peraltro che il commercio » diretto degli olj tra Gallipoli e i porti del Baltico, » non che di tutto il Nord in generale, non solo non ne » ha sofferto (poichè non è nè fu mai chiusa la via) ma » anzi si è di *molto aumentato*, perchè moltissimi ca- » richi di olii che prima da Gallipoli con bastimenti » Inglesi andavano in Inghilterra, e di là proseguivano » o s' imbarcavano pe' porti dal Belgio, dell'Olanda, » della Prussia e della Russia, ora si fanno da Galli- » poli *direttamente* per Anversa, Amsterdam, Stetti- » no e Pietroburgo, non che altre parti intermedie con » *bastimenti Napolitani* i quali non hanno quasi al- » tra risorsa ne' viaggi di lungo corso, come lo dimostra- » no le numerose spedizioni in tal guisa praticate ne- » gli anni scorsi e persino nella corrente stagione » (e quì nota il numero de' bastimenti noleggiati negli ultimi mesi precedenti). Indi continua a dire » Malgra- » do tuttociò, e quantunque i prezzi attuali de' nostri » olj sieno molto *elevati* e *vantaggiosi* a' proprietarj » del regno, come lo furono molto di più negli ultimi » passati anni perchè le nostre esportazioni per tutti » le nazioni che consumano olio di olivi sono state *ri-* » *levantissime e tali da esaurire spesso i nostri de-* » *positi*), non è meno da desiderarsi che l' Inghilter » ra la quale pel suo proprio consumo può in ogni tem- » po offrire grandissimo smercio ai nostri olj, tolga il » doppio dazio imposto nella immissione in quel Re- » gno; e se tale scopo si potesse ottenere con diminui- » re il dazio de' baccalari e ferri, *senza nuocere al no-* » *stro beninteso sistema economico*, starebbe nella » saviezza del Real Governo il ponderarne i vantaggi » e farne oggetto di particolar convenzione.

Ponendo da banda il voto della Camera di commercio pel conseguimento della cessione del beneficio, contemperato per altro dalla condizione di *non nuocere alla nostra economia*, e ristretto in appresso al solo scemamento del dazio sul ferro inglese, senza danno delle nostre ferriere, emergono dalla sua risposta i seguenti irrecusabili fatti: 1.° i dazî enormi imposti dall' Inghilterra sull' olio nostro non averne impedito o

diminuito lo spaccio sino all' ultima stilla; 2.° i prezzi di esso, ad onta de' dazî suddetti, essere accresciuti anzi che menomati; 3.° il trasporto ne' porti del Belgio, dell' Olanda, della Prussia, e in altri essersi fatto e farsi non più, come una volta, per lo mezzo de' bastimenti inglesi ma de' *Nostrali*. Donde consegue che le superchierie dell' Inghilterra di niun danno a noi, sonosi tutte rovesciate a danno del suo tesoro, del suo commercio e delle sue manifatture; dell' uno privandolo de' dazi che avrebbe riscosso sull'olio nostro, se pareggiato a quello dell' olio degli altri paesi; dell' altro scemandolo de' profitti del trasporto; e togliendo alle ultime, o rendendo più raro e più costoso un potentissimo e necessariissimo soccorso, cui invano si è tentato sinora di sovvenire con olio cavato da altri semi, ed al quale l'umano ingegno, per quanto siasi posto a tortura, non ha saputo ancora rinvenire alcun conveniente succedaneo. Si obbietterà forse che in avvenire vi si potrebbe aggiugnere, o che ampliata in altre regioni la coltura degli olivi, cessasse o diminuisse il bisogno dell' olio de' nostri; ma quando anche la bisogna col volger de' secoli dovesse così procedere, il poco o niun prezzo della nostra derrata, non deriverebbe certamente dal dazio, del quale l'Inghilterra avrebbela gravata, ma dal poco o niun uso di essa, del pari ch'è intervenuto per quello de' nostri cereali, de' nostri vini ed altre nostre notevoli produzioni delle quali le altre nazioni prima pativano scarsezza ed ora non la patiscono, o si provveggono da altri luoghi a miglior mercato. E stolto certamente sarebbe colui che nella ipotesi preallegata si lusingasse di trovar compenso nella tolta difficoltà dell' introduzione del nostro olio in Inghilterra; imperocchè se ella ad un prezzo minore potrà provvedersi dell' altrui o di chi ne facesse le veci, non userà certamente dell'olio nostro, nè noi ci cureremo dell' agevolazione a poterlo in essa spedire.

§. II.

I timori di coloro che, non veduto il presente, leggono non pertanto nel futuro con somma chiarezza, sempre più vengono dileguati dalla niuna necessità di un trattato di navigazione e di commercio per chiarir l'Inghilterra del proprio danno nel perseverare nelle odiose sue determinazioni, dacchè io credo che la sola nostra fermezza e la tema di non veder peggiorate le sue relazioni commerciali con noi, potranno indurla a

dilungarsene. Ricorderò a tal uopo il partito ottimamente tolto nel 1823, in allora che il Governo usando del suo diritto gravò talune merci Inglesi di dazi maggiori; e dirò essere esso il solo capace, il solo conveniente a conseguire quel che l' Inghilterra istessa più che noi dovrebbe desiderare. Se in quelle tariffe le merci gravate nol furono in proporzione dello scemamento del 10 p. 0/0 e se altre tuttavia godono per intero di questo beneficio, la minaccia di un aumento di dazi sulle une e sulle altre, ove l'Inghilterra contro a' proprî interessi volesse conservare l' imposto doppiamente sull' olio nostro, basterebbe a scuoterla ed a piegarla a'sentimenti più miti. E questa minaccia, come effetto di equa rappresaglia, sarebbe tanto più importante ed efficace in quanto che, mentre le nostre produzioni servono unicamente a' bisogni della vita ed a quelli delle manifatture, le più delle Inglesi soddisfano a' godimenti, e talune appena ad abitudini più nocive che lodevoli.

Se adunque le concessioni fatte negli anni 1816, e 1817, per sola dappocaggine di animo (mentre i privilegî vantati pe' trattati di Madrid e di Utrecht non eran quali volevansi dalle nazioni privilegiate far supporre, ed in ogni caso eran finite dopo il passaggio del reame alla nostra attuale dinastia), per gli aumentati dazj nel 1823. e per altri aumenti che sulle merci inglesi, francesi ed ispane potrebbonsi apportare, si risolvono in fumo, con qual fondamento di ragione si pretenderebbe di commutarle con favori i quali siccome si dirà a' luoghi, annienterebbero in una la nostra Marina, spegnerebbero talune industrie surte tra noi, ed impedirebbero potentemente che altre novelle se ne potessero stabilire? Se la fortuna nelle stesse convenzioni del 1816, e 1817, ci ha profferto il mezzo per isfuggirne le conseguenze, perchè inviluppar ci in tanti ceppi involontariamente, e di buon grado, e non rimaner padroni di operare in casa nostra con piena ed assoluta libertà, e quando e come meglio il crederemo?

§. III.

Ma suppongasi pure che i mutamenti fatti nelle tariffe del 1823, e tutti gli altri che vi si potrebbero indurre non valessero a porre nel nulla, e nemmeno a minorare l' importanza delle convenzioni coll' Inghilterra degli anni 1816, e 1817, io credo che non sia del nostro tornaconto di sostituire alle medesime il trattato

che ci viene senza tutti i particolari proposto, e che io discorrerò nell' ordine medesimo delle sue basi.

Nella prima di esse vuolsi una perfetta reciprocità per la quale la bandiera Inglese fosse alla nostra assimilata, tanto ne'dritti di navigazione che in quelli *d'importazione e di esportazione*, lasciati gli uni e gli altri quali sono quì ed in Inghilterra, o quali in avvenire potranno da'rispettivi Governi essere stabiliti.

Intanto in un mentre che i dritti di navigazione han quì la sola misura del tonnellaggio e sono oltremodo miti non giungendo che a grana quaranta per gli stranieri ed a quattro pe'nazionali, in Inghilterra ne hanno molte, e nella varietà di esse son compresi gli stessi suoi navigli. Ne interverrebbe quindi che l' Inghilterra troverebbesi quasi francata dal pagamento de' dritti di navigazione, senza che ci fosse lecito disperare un' eguale agevolazione pe' navigli nostri.

Dicasi lo stesso in generale de' diritti d' importazione e di esportazione , come che la brevità del tempo non mi abbia permesso di aver le necessarie possibili notizie per non azzardare un mio giudizio.

Del rimanente, non è questa la somma della bisogna, imperocchè a volerla diffinire rettamente e convenientemente alla sua importanza, fa d' uopo ricordare che la voce *reciprocanza* altro non suona che un' eguaglianza perfetta di profitti tra coloro co' quali vien fermata. Quindi, per non esser noi lesi dovrebbe stabilirsi che non potesse venire spedito d' Inghilterra quì un numero maggiore di navigli che noi possiamo inviare ne' suoi porti; che le produzioni che si volessero permutare potessero pertenere all' industria medesima ; che le materie gregge quà e colà avessero aggiunto lo stesso valore di mano d' opera; e finalmente che i favori dal trattato derivanti non potessero ingenerar fastidio e danno alle altre nazioni escluse da esso , onde si astenessero dall' equa violenza delle rappresaglie.

Or chi potrebbe chiuder gli occhi sulla enormità della nostra lesione nel consentire la proposta *reciprocanza* ? Qual naviglio abbiamo noi che possa stare al paragone di quello dell' Inghilterra , il quale al dire dell'Autore della storia filosofico-politica delle due Indie, potrebbe unito far l' uffizio d' un ponte du Plimouth sino a Boston? Quale industria nostra è sì avanzata da poterne permutare le produzioni con quelle della stessa industria inglese ? Qual valore di mano d' opera abbiamo aggiunto noi alle materie gregge ? per contrapporlo a quello degl' Inglesi manifattori

Quanti pessimi umori non si desterebbero negli altri paesi non messi a parte de'benefizi che accorderemmo all'Inghilterra? Per ogni lato adunque che si rimiri la reciprocanza aperta appare la rovina che alle industrie nostre deriverebbe se venisse accordata, ed evidente il danno del nostro Tesoro. Sarebbe in vero equa e lodevole reciprocanza quella di partire egualmente la spesa del desinare fra due, de' quali l'uno vi si recasse solo e l' un altro in compagnia de'suoi amici e numerosi familiari? È questa la schietta e fedele imagine della voluta reciprocanza nostra con l' Inghilterra.

§. IV.

Nè la sola reciprocanza, ma l' abolizione altresì dei privilegî della nostra Marina vuolsi dall' Inghilterra per la cessione del vano beneficio del 10 p. 0/0; nel che ognun ravvisa che tenacissima ella ne'suoi sistemi, onde è venuta in tanta grandezza, non rallenta nè lascia sfuggirsi occasione per impedire ogni commercio marittimo alle altre nazioni, e servarsene il monopolio.

E che sia questo il suo intendimento non è da porlo in dubbio, tostocchè torni a mente che il trasporto del nostro olio e di altre nostre derrate pe' Paesi Bassi per la Germania e pel Baltico da molti anni in quà non si esegue che per mezzo de' nostri navigli. L' Inghilterra facendo, col trattato, suo il trasporto e quindi i profitti che se ne cavano, la nostra marina mercantile vedrebbesi novellamente ridotta qual' era prima de' ricevuti incoraggiamenti, vale a dire capace appena a sopperire a' bisogni del commercio interno. Nè altra fu la cagione che la consigliò a sopraimporre dazi a dazi sull' olio nostro; ne vi si sarebbe determinata, se docili noi ed obbedienti alle sue note, avessimo consentita quell' abolizione che con tanto calore ci viene ora ridomandata.

So bene che i privilegî accordati a'nostri navigli non sono riusciti grati ad altre nazioni, ma esse non avevano, come l'Inghilterra, un'eguale concessione; e però scusabile è il loro risentimento, come scusabili i modi usati o minacciati per ristorarsi delle perdite che per essi a' loro navigli provvenivano. Ma questa scusa no può essere comune all'Inghilterra, perchè compensata anticipatamente dal dazio minore sulle sue merci che con la sua bandiera vengonci recate; nè saprebbe nella sua insistenza per la rivocazione de' privilegî dino-

tanti ravvisarsi altro scopo che quello dell' annientamento totale della nostra marina mercantile.'

Non vuolsi inoltre omettere che messa l'Inglese al pari della nostra Bandiera, nè cessando di questa i privilegi che per altro trattato di rinunzia al 10 p. 0[0 che Dio sa con quali e quante altre gravezze potrebbe concludersi con la Francia, alle cagioni del fastidio recato per essi alle altre nazioni, una novella ad altresì maggiore si adunerebbe; e più giusti e fondati motivi di reazione; sendo dettato venire da non partecipi spesso, tollerato un favore accordato da una Potenza a' suoi sudditi e non mai il conceduto ad altre nazioni diverse dalla propria.

Ignoro che possa esservi di comune tra le ostilità usate o minacciate alla nostra marina mercantile in taluni altri Stati di Europa, e'l trattato cui l'Inghilterra aspira. La quistione della conservazione; modificazione o revocazione de' favori a quella accordati è tutta separata ed indipendente; nè può venir debitamente risoluta, che indi alle più minute e scrupolose investigazioni ed alle più profonde e coscienziose meditazioni. Infatti nella mancanza assoluta di una statistica qualunque, come potremmo noi avventurarci ad abbracciar l'uno e l'altro partito, ignorato l'ammontar de' profitti fatti dopo le concessioni della nostra marina mercantile, la maggiore o minor facilità d'esportare per mezzo di esso le nostre derrate, i prezzi di trasporto; il numero de' bastimenti stranieri che d'ordinario trafficano ne' nostri porti; distinto secondo le nazioni alle quali si pertengono; le merci che v' importano e quelle che n' estraggono ec. ec. ec.? Come obbliare la natura del Reame, composto di un'isola e d'una penisola, e la sua posizione quasi nel centro del Mediterraneo? donde la necessità in cui è di un attivo ed esteso commercio marittimo così nell'interno che al di fuori, per lo spaccio delle sue produzioni, superiori di molto a' bisogni della interna consumazione? In un paese come il nostro i navigli debbono essere considerati come mezzi efficacissimi; potentissimi e meno costosi d'ogni altro per avvicinare il mercato alle produzioni, e conseguire ogni altro bene che dalla facilità delle comunicazioni e dal risparmio della spesa deriva; e quindi del pari che le strade, meritevoli de' sagrifici del Tesoro. Tale essendo l'indole della quistione, imprudenza sarebbe il volerla risolvere, privi come siamo noi di tutti i dati de' quali è mestieri per non cadere in errore, tanto più gravi quanto che difficilmente potreb-

bero venir riparati, e sempre con sacrifici maggiori. L' Alta Sapienza del Re, Nostro Signore, illuminata che sarà da' fatti potrà prender le opportune determinazioni, ma sempre con Atti Suoi Sovrani e di tutto Suo Real Volere, e non mai per trattati con alcuna Potenza, onde non recare alle altre cagione di farne vendetta.

§. V.

Il dire in generale riduzione de' dazj sopra quelle merci che atte a favorire il commercio di due paesi, non siano di nocumento all' industrie rispettive, è un dir nulla; imperocchè per decidere dell'adempimento delle condizioni poste, converrebbe sapere quali le fossero. E si arroge che in ciò noi siamo in uno stato assai peggiore di quello dell' Inghilterra, tra perchè conte sono le nostre produzioni, e di esse la più parte e la non meno importante viene colà ricusata; ed innumerevoli ed infinite le sue, e non nello stato naturale, ma aggiuntovi il valore della mano d' opera. Nè la Inglese generosa condiscendenza si estende ad altro che all' olio solo, del quale, siccome abbiam veduto, ella ha imperioso bisogno, come che abbialo fatto e 'l faccia tacere per la sola ragione di annullare il nostro marittimo commercio, e che noi abbiamo spacciato, e spacciamo ad altre nazioni, e senza il suo intervento, a prezzi vantaggiosissimi sino all' ultima stilla. Ed invero, dopo gli ultimi dibattimenti fatti nel suo Parlamento, e le ultime sue provvisioni sull' introduzione de'vini, se da noi si pretendesse una moderazione nelle sue tasse per l'introduzione de'nostri cereali e de'vini nostri, i quali formano il più delle nostre produzioni, non vi si negherebbe l' Inghilterra opponendo a quella i suoi obblighi a proteggere l'industria propria, ed a questa le sue convenzioni, e financo le sue convenienze verso gli altri paesi? Così dunque il trattato che si propone in un medesimo che inonderebbe tutto il nostro mercato d' Inglesi produzioni, in quello d' Inghilterra non servirebbe che ad agevolare l'immessione dell'olio nostro, di che, giova ripeterlo, se ella volesse continuare a passarsi, darebbe segno di poco accorgimento.

Da ultimo a mostrare la necessità de'dati statistici per mutare consigliatamente le nostre tariffe, le quali benchè fatte in un certo cotal modo alla cieca ed alla ventura, essendo in essere da più tempo, hanno a loro pro, se non altro, l'assuefazione de'permutatori, basta

rammentare le opinioni opposte sul rabbassamento del dazio in su' ferri, le une muovendo dall' affermare i prodotti del Reame non sovvenire a' suoi bisogni, e le altre dal sostenere il contrario, senza potersi con sicurezza diffinire da qual parte sia l' errore.

Or dopo le suddette considerazioni non vi sarà certamente persona la quale non concorrerà con meco nell' affermare che i danni che deriverebbero a noi dalla conclusione del trattato con l'Inghilterra secondo le basi proposte, sarebbero di mille doppi maggiori a' nascenti dalle Convenzioni stipulate negli anni 1816. e 1817., quando anche gli effetti di esse non fossero stati temperati dalle sopravvenute tariffe, e ci fosse chiusa ogni via per mandarli del tutto a voto. Conseguentemente è mio avviso che non dovesse alcuna delle proposte basi del trattato suddetto venir consentita; e che in quanto a' privilegî de' quali la nostra marina mercantile trovasi in possesso, la Maestà del Re, Nostro Signore, potrà togliere quei partiti che reputerà opportuni, dopo che la Sua Sapienza sarà stata convenevolmente illuminata dalle notizie che all' uopo Le piacerà di richiedere.

Napoli 11. Maggio 1839.

firmato=Giustino Fortunato.

PARERE III.

DEL PRINCIPE DENTICE

Chiamato dalla Volontà del Re (S. N.) a far parte della Commessione che ha avuto l'incarico di esaminare il progetto di trattato ad intervenire fra la lodata Maestà Sua, ed il Re della Gran Brettagna, ed invitato ad esporre in iscritto le ragioni che mi avevan spinto ad emettere un voto favorevole a detto progetto, adempio questo dovere col manifestar brevemente la serie de' miei argomenti.

Due sono i quisiti propostimi.

1. La nostra marina mercantile soffrirà danno dall' abolizione de' suoi privilegi?

2. La rinuncia che l'Inghilterra fa del favore del 10 per 100 sulla tariffa sarà o no vantaggiosa al nostro commercio?

I.° È da considerarsi che il trattato in quistione è formato sulla base della perfetta reciprocanza, per lo che vanno a distruggersi le scambievoli prerogative.

La concessione fatta alla nostra bandiera, tanto sull' estrazione dell'olio, quanto nell'accordarle il 10 per 100 fu diretta al solo fine di eguagliare i vantaggi dati dall' Inghilterra e dalla Francia ai propri bastimenti. Col sottoporsi la navigazione all' eguaglianza nella speculazione, e togliendo reciprocamente ogni ostacolo, il guadagno si troverà nel maggior travaglio, nella buona fede e talento, e nel buon prezzo.

Ora gli armatori del Regno delle due Sicilie saranno abilitati a poter entrare direttamente nei porti Inglesi, elevando colà carichi di zuccheri raffinati sui quali ora pagar dovrebbero ineguali dazî al di là del 50 per 100, senza bisogno di andarli a prendere in mari lontani; potranno caricare senza impedimento carbon-fossile, ed ogni altro genere il cui spaccio nel Regno sia per loro facile e vantaggioso. E se nei porti del nostro Regno troveranno la concorrenza Inglese per l'eguaglianza del dazio sull' olio, essi avranno sempre la preferenza nell' estrazione, godendo di quella facilità che offre ogni paese agli armatori nazionali prodotte dalle conoscenze locali, dall'opportunità di profittare de' prezzi vantaggiosi del buon mercato delle sussistenze ec. ec.

La stessa teoria sarà applicabile con maggior vantaggio a tutte le altre Nazioni con le quali sarà cessata

ancora ogni guerra commerciale, e dove troveremo coll' abolizione delle leggi di eccezioni il nostro maggior conto. E quì giova osservare che se la marina nazionale ha ottenuto uno sviluppo dal 1816 in poi, non deve sorprendere quando si riflette che fino al 1815 si è dovuta da noi sostenere il sistema continentale trovandoci sotto la dominazione Francese, e l' esperienza ci dimostra che un tale sviluppo si estese maggiormente alloraquando il Real Tesoro promise de' premî pecuniari a tonnellata in ogni bastimento di novella costruzione, per modo che due terzi del legno erano pagati dalla Finanza. Obbligatosi per gli abusi inerenti a cangiare questo premio in altro che, sebbene non sembrava a primo aspetto pecuniario, lo era egualmente, promettendosi ribassi fortissimi di dazi sulle merci provvenienti dal Baltico, o dalle contrade al di là della linea trasportate sui legni nazionali che avessero per altro provato di esser partiti dal Regno con generi indigeni, si è veduto che spesso caricando generi di niun valore, a sòlo oggetto di eludere la legge, hanno trovato il solo vantaggio nell' immessione; ma a detrimento del consumatore, del Tesoro, e del navigatore istesso, essendosi la speculazione ridotta al solo capitalista, il quale nel lucro non si è trovato in concorrenza cogli altri; e quindi l' industria marittima vi ha poco profittato. In fatti i legni di novella costruzione sarebbero rimasti inoperosi nel porto, se non avessero profittato della novella dominazione della Francia in Affrica e delle varie spedizioni del Pascià di Egitto, dalle quali due Potenze molti bastimenti napolitani sono quasi perennemente noleggiati.

Se svantaggiosa non deve considerarsi alla Marina mercantile nazionale la perfetta reciprocanza con tutte le Nazioni, utile ed immensamente vantaggiosa sarà per la produzione agricola del nostro Regno. Scopo principale a cui debbono esser dirette le mire del paterno Real Governo; dovendosi considerare la speculazione marittima come un industria secondaria, da non doversi favorire a detrimento della principale del Paese, che è; e sarà sempre la industria agricola.

Se in fatti i nostri olii per i bisogni ancor costanti della Francia e dell' Inghilterra hanno avuto il loro smercio in quelle contrade, ha abbisognato scegliersi un paese neutrale qual' è Nizza, per trasportarsi da'nostri legni l' olio in quei luoghi, e da colà trabalzarsi con legni della propria nazione. Ma certamente le difficoltà del trabalzo, e la spesa maggiore del trasporto han do-

vuto compensarsi col minor prezzo dell' acquisto di detta derrata. In fatti il Consiglio Provinciale del 1835 della Terra di Otranto implorò da Sua Maestà (D. G.) l' eguaglianza de' dritti sull' estrazione, dimostrando la perdita che la Provincia ed il Regno intero soffrivano annualmente, a solo oggetto d' incoraggiare l' industria della navigazione, che, sebbene fosse stata in tanti modi privilegiata si rinchiudeva solo nel golfo della Capitale.

2.° In riguardo al secondo punto principale del trattato, cioè alla rinuncia del ribasso del 10 per 100 da farsi dall' Inghilterra, mi permetterò di osservare che non si sa comprendere come un vantaggio dato per le circostanze del 1816 a tre Nazioni che si credevano in diritto di ricevere dal nostro Regno de'sacrificî, e per i servizî renduti nelle ultime guerre, ed in compenso di un anteriore privilegio di cui godevano fin dall'epoca del trattato di *Utrecht*, dovesse ora imaginarsi che sia stato questo un favore pel nostro Real Governo, per lo che sarebbe mestieri farne continuare l'esercizio per secoli interi. Il 10 per 100 conceduto alle tre Nazioni privilegiate, a mio avviso, ci ha posto colle altre Nazioni fuori della legge naturale, principalmente nel secolo attuale in cui il monopolio commerciale principia a perdere il suo credito.

Se le nostre produzioni adunque sono scacciate dalle tre Nazioni privilegiate per la disparità de'dritti di navigazione, se discacciate lo sono, o il saranno da quelle Nazioni che a qualunque costo e con ragione chiederanno l'eguaglianza de' diritti, è ben da conchiudersi che la rinuncia reciproca del 10 per 100 ci metterà nel caso di rispondere colla ragione e con la giustizia ad ogni Nazione che chiederà a noi mettersi in relazione di eguaglianza, cioè pronti a loro concedere, ed ottenere ciò che ci offrono. Cessando così una volta il sistema di guerra e di rappresaglia che fu forse necessario dapprima a solo oggetto di pervenire ad una pace vantaggiosa, non si tema dal Real Governo di trovare ostilità di tal natura nelle altre nazioni allorquando non sussisterà secondo il trattato il privilegio del 10 per o/o alla bandiera del paese, perchè a prescindere che la tendenza del secolo presente è quella di formare per quanto sia possibile un'unità commerciale, non mancheranno a noi ancora delle armi potenti per potersi adoperare contro quelli Stati che non volessero uniformarsi al sistema generale, quali sono gli aumenti sui dritti di navigazione e sui dritti parziali d' importazio-

ne, e finalmente sull'esclusivo cabotaggio. Nè arrestare, al mio avviso, debbonsi le trattative proposte per la sola ragione che gli oli del Regno si mantengano ad un giusto valore, e che si sieno aperto un varco nel Baltico. Varie ed abbondanti sono le nostre derrate, per lo che non dovrebbe una sacrificarne tante altre. Più, il provvido legislatore deve meditare anche sull' avvenire. E chi non vedrà facilmente che restando noi soli fuori della lega commerciale, avendo quasi tutte le Nazioni con trattati di reciprocanza stipulato l' indivisibilità de' loro interessi, resteremo noi soli a provvedere ai medesimi nel solo caso che nel mercato Europeo non trovassero in niuno modo a provvedersi di quei generi di cui noi abbondiamo, e che dobbiamo forzosamente smerciare?

Pur troppo le rappresaglie daziarie esistite finora hanno aguzzato l' ingegno per far sì che una nazione non avesse bisogno dell'altra. Procuriamo perciò di non metter da noi stessi gli uomini alla portata di fare ammeno degli olii per animare le loro manifatture, ma facilitiamo sempre più lo smercio, contentandoci di un prezzo discreto, annientando così i succedanei già inventati e da inventarsi, e che possono in altro caso sostituirsi ad una delle nostre principali derrate.

Per non essere più prolisso, conchiudo adunque, che i quattro articoli che formar deggiono il trattato da stipularsi fra il nostro Regno e la Gran Brettagna, sono di grandissimo utile per la nostra produzione, come lo saranno egualmente per tutte le altre Nazioni che vorranno essere in relazione reciproca, essendo ora risguardato come assioma in Economia pubblica, che nelle relazioni commerciali l' utile dell' uno non è fondato sul danno dell' altro, che anzi l' utile ed il danno sono sempre reciproci. E se questa proposizione avesse bisogno di nuove pruove, ne abbiamo una recente nell'alterno svantaggio che hanno sofferto l' Austria ed il nostro Regno durante il tempo dell' aumento del dazio.

Due sole modifiche è mia opinione doversi portare nei quattro articoli citati, cioè:

L'articolo primo esser spiegato con maggior chiarezza, che nello stabilirsi la perfetta reciprocanza tra le due Nazioni, dovesse questa estendersi ben anche nell'Atto di navigazione Inglese, come fu stabilito tra la Francia e l'Inghilterra nel trattato commerciale del 1826, e ciò forse più per guardare con gelosia l' onor nazionale, che per positivo interesse, proibendosi col Bill di navigazione Inglese la possibilità d' importarsi

coi legni esteri le produzioni che non appartengono al suolo della bandiera trasportatrice, ed estendendosi il divieto egualmente, pel consumo interno della Gran Bretagna, di quei generi che per onor del vero non hanno alcuna relazione con quelli di nostra produzione.

La seconda modifica che da me si reclama come parte essenziale del trattato si è che la rinuncia del 10 per 100, riportata nell' articolo 3.° del Progetto, dev'essere assoluta e come parte integrale del medesimo, cioè a dire che qualora la durata del trattato commerciale avesse a terminare dopo l'epoca che si dichiarerà da ambe le parti esser necessaria, restando in allora sciolto il vincolo della reciprocanza, non deve mai più ristabilirsi l'eccezione sulla tariffa del 10 per 100. Stipulandosi altrimenti, ne avverrebbe il danno di ritrovarci vincolati nel nostro commercio colle altre Nazioni, e di più il commercio avendosi già aperto altre strade non potrebbe ritornare nel sistema presente; per mitigare il quale non pochi sacrificî da lungo tempo si sono fatti dal nostro Real Governo.

Napoli 11. Maggio 1839.

Firmato = il Principe Dentice.

PARERE IV.

DEL CAVALIER DE LIGUORO

Le franchigie commerciali, che sono lo scopo più o meno lontano dove mirano le riforme dell'economia politica avrebbero fatto maggiori progressi verso la loro era di realità se lo spirito di novità non avesse voluto con una forza di attrazione troppo subitanea trascinare gli oggetti manifatturati nella sfera del libero cambio e della concorrenza, senz' attendere che i prodotti grezzi del proprio suolo e le materie prime d'origine straniera venissero rilasciate alla propria industria con alcune indispensabili modificazioni di tariffe. Fatti esagerati o inesatti sono stati invocati, e mal intese applicazioni sono state fatte, i di cui resultamenti sono stati poi distrutti dalla pratica. Da tutto ciò è derivato che le teorie della nuova scuola sulla libertà commerciale non sono sembrate abbastanza rischiarate; e quindi la riforma ha incontrato forti opposizioni e vive resistenze, riconoscendosi sino all'evidenza che i principî della libertà commerciale non sono assoluti, potendo applicarsi con maggiori o minori vantaggi secondo le abitudini e la posizione geografica delle differenti Nazioni. Da verun Governo perciò vedesi oggidì messo in pratica questo sistema. Tutti han conservato una base fissa di percezione di dazi: ma nelle tariffe se ne discostano a misura che intendono animare o diminuire l'importanza di ciascuna cosa, altre vietandole affatto. In quanto ai principî le nostre tariffe possono dirsi le più generose fra quelle delle altre Nazioni. Rarissime sono in fatti le cose vietate nella nostra tariffa d'importazione. Vi si scorge la veduta di combinare il più che si possa l'interesse del produttore con quello di colui che debba consumare de'generi che possono ritirarsi dallo straniero e che nel Regno ancora si producono. Il lusso vien moderato senza che le arti ne soffrono. Talune cose che la classe di mezzi limitati consuma con suo danno in preferenza delle proprie, vengono convenevolmente gravate all'introduzione. Quanto possa esser utile alle nostre manifatture viene immesso in franchigia o con dazio molto lieve. Sono queste le massime che, proclamate dai Reali Decreti, veggonsi prevalere nella nostra tariffa doganale d'importazione. Se può esservi qualche articolo, per lo quale tutt'i diversi interessi

non sieno ben combinati, ciò non addita se non un parziale difetto di applicazione, non già un errore nel sistema.

I principî poi che regolano la nostra tariffa di esportazione sono stabiliti sulle basi della più grande libertà e di una piena franchigia. Vi si deroga nel solo caso di esser qualche genere essenziale o utile alle manofatture; ed anche quando vi concorre questa circostanza, si viene a sostenere l' industria senza che il produttore ne sia depauperato.

Se questo è il nostro sistema doganale relativo alle cose, vediamo se in ciò che riguarda i mezzi del commercio vi sieno delle riforme a desiderare.

Si considerano come mezzi del commercio i capitali ed i trasporti.

Il capitale indica la proprietà delle cose su di cui il commercio si versa e propriamente per conto di chi le medesime si comprino, si trasportino e si vendano. In tutt'i tempi e luoghi si è avuta premura che i proprî popoli versassero i loro capitali nel commercio in preferenza degli altri. La barbarie ha fatto radicare de'pregiudizî atti ad alienare la gente dal commercio, pregiudizi che i Governi rischiarati si sforzano di svellere. Non vi esiste tra noi alcuna legge che restringa il commercio in ordine ai capitali. A chiunque appartenga la proprietà delle cose che vengono in commercio, è egualmente protetta.

D'altronde avendo noi il vantaggio di un suolo fertilissimo, dobbiamo a preferenza proteggere l'agricoltura, e perchè i prodotti di questa abbiano un facile smercio non dobbiamo esser gelosi se altri popoli facciano de' medesimi commercio, e traggano da questo vantaggio. Quando il produttore non trova a vendere facilmente la roba sua nel luogo di origine non può esser in danno se per mandarla altrove sieno impiegati de' capitali di stranieri in vece di quelli de' nazionali.

Interessa principalmente al benessere universale del Regno che l'agricoltura sia incoraggiata, e sarebbe disanimarla ove volesse restringersi il numero di coloro che concorrono all' acquisto dei suoi prodotti, escludendone i capitali stranieri. Una trista sperienza ci ha fatto non ha molto sentire il male di non trovare a vendere i generi ridondanti, e di non trovare nel consumo interno prezzi compensativi delle spese.

Primo scopo dunque della nostra economia esser dee l'agricoltura, ed a nulla deve questa sagrificarsi.

Dobbiamo fare tutti gli sforzi perchè i generi di sussistenza abbondino, e procurare col mezzo del commercio e con capitali di chicchessia di smerciarne il superfluo ai nostri bisogni. Col sistema lodevole di non esser gelosi d'impiegare i nostri anzicchè i capitali stranieri nel nostro commercio abbiamo ancora il vantaggio che i capitalisti stranieri o i di loro agenti vengono a vivere fra di noi, e non poche famiglie, oggi nostre, hanno origine da gente forestiera, chiamata quì a motivo del suo commercio.

Questa libertà estesa del primo de' due mezzi del commercio, cioè de' capitali, non fa desiderare intorno a ciò veruna riforma. Passando quindi all'esame del secondo mezzo, cioè de' trasporti, che possono per noi restringersi a quelli di mare in quanto al commercio esterno, fa d'uopo occuparsi della Legge e Tariffa di navigazione.

La nostra Legge di Navigazione è basata anch' essa sopra i principî della maggiore libertà non essendovi verun impedimento agli arrivi de' bastimenti di qualsisia Nazione da qualunque luogo, accordandosi a tutti protezione ed aiuto. Con una generosità che ha pochi esempî il bastimento straniero che prende ricovero ne' nostri porti per forza maggiore sia carico, sia in savorra è dispensato dal pagamento di quei dritti che pur dovrebbe in compenso delle spese di quei porti ne' quali trova la sua salvezza.

Tutti gli Stati tassano nelle tariffe di navigazione dritti minori ai legni proprî, più gravi ai legni stranieri favoriti, e maggiori ancora ai non favoriti. La nostra tariffa non ha che la prima distinzione solamente, dapoichè tutti i bastimenti stranieri pagano il dritto medesimo di grana 40 a tonnellata, nel quale sono compresi tutt' i diversi dazî che altrove si pagano sotto tante diverse denominazioni. Questo dritto unico poi è ridotto a metà quando si è pagato in un primo porto del Regno e si passa in un altro.

Se si facesse il paragone delle nostre colle tariffe di navigazione di altri Stati pe' legni in essi ammessi come i più favoriti, si troverà che si paga meno fra noi che altrove: quindi non sembra che questa parte del nostro sistema doganale meriti riforma, perchè si dia maggior estensione al nostro commercio esterno.

Malgrado però i saggi principî del nostro sistema doganale, donde avviene che non di rado i prodotti del nostro suolo sono a prezzi vilissimi per mancanza di e-

straregnazione; che ne' luoghi ove se ne trasportano da altri Stati i nostri non godono la preferenza; che le merci straniere ci arrivano a piccole partite, e non vengono carichi interi da' luoghi di origine, o almeno da' grandi empori dell' Oceano, ad eccezione de' pesci salati; che ne' nostri porti non veggonsi giungere come prima legni di tutte le nazioni; che la nostra Marina spesso rimane senza impiego; che la stessa senza i noleggi straordinarii del Governo Francese per la spedizione di Algeri nel 1829 sarebbe caduta in fallimento, e che da una sorte eguale era minacciata in quest' anno senza l' impiego che ha trovato ne' noleggi de' grani del Mar Nero pei bisogni generali della sussistenza?

Sono queste le cose che richiamano la seria attenzione di una vigile Amministrazione per apportarvi gli opportuni rimedi.

Ho fatto cenno de' principi di economia pubblica su i quali è fondato il nostro sistema doganale. Mi resta ora ad esaminare se vi sieno delle deviazioni, e se ad esempio degli altri Stati si dovesse il nostro commercio mettere in armonia con quello delle altre Nazioni in riguardo ai mezzi, e sopratutto a quello della navigazione.

Per render completo questo serio esame dovrei discendere a molti particolari, esporre infinite notizie di fatti onde costituire la parte sperimentale in correlazione coi principi astratti concatenando le cause agli effetti. Mi conteoterò di accennarne brevemente alcune delle più importanti e degne dell' attenzione del Real Governo.

Nella memoria che S. E. il Principe di Cassaro ha fatto compilare sulla Negoziazione che ha formato l'oggetto della Commissione eretta da S. M. vi si trova la più esatta e fedele narrazione de' trattati stipulati colle tre Potenze privilegiate, la Francia, l' Inghilterra, e la Spagna, la di cui esecuzione venne proclamata col Decreto de' 30 marzo 1818.

Si vide in quell' epoca un gran danno nel privilegio della esenzione della visita, e per farlo scomparire si concesse in vece il rilascio del decimo sul dazio delle mercanzie della rispettiva origine importate da' legni di quelle tre Nazioni. Se i nuovi privilegi produssero inconvenienti maggiori de' preesistenti, dapoichè il contrabbando che si temea prese altra direzione, se non si limitò tempo alla durata delle Conveozioni per vederne coll' esperienza gli effetti, non abbiamo a dolerceoe che con noi stessi, mentre noi le sollecitammo, ed ascrivemmo allora a fortuna l' averle conchiuse.

Messe in pratica le novelle Convenzioni non tardarono a vedersi i nostri porti quasi interamente privi degli arrivi de' legni delle altre Nazioni che non poteano sostenere il concorso a motivo del dazio doganale maggiore del decimo cui andavan soggette a fronte delle altre tre Potenze privilegiate: oltre a che quelle che aveano una marina mal soffrivano di vederla impedita per la stessa cagione a dirigersi ai nostri porti.

Dall' altra banda la nostra marina mercantile spesso rimanea senza impiego nel ritorno da' porti stranieri, e si era minacciato di vederla deperire a dispetto di tanti sforzi e sacrificii fatti a di lei favore dal provvido Real Governo. Era poi cosa inudita, che ne' proprii porti le mercanzie da esse importate non godessero il rilascio su i dazii doganali che si accordava a quelle originarie de' tre paesi rispettivamente immessi con la propria bandiera. Fu quindi necessità concedere alle merci importate con Real bandiera, qualunque ne fosse l' origine, il rilascio medesimo. La nostra marina mercantile vi trovò il vantaggio di esser preferita per ciò ne' trasporti; gli arrivi di bastimenti di altre nazioni mancarono; e quindi il commercio generale nel nostro Regno venne limitato mentre in taluni Stati si addottarono delle misure più o meno atte ad allontanarne i nostri navigli.

Queste cose si succedeano dal 1815 al 1823, nel quale spazio di tempo i prezzi de' nostri generi furono favorevoli al produttore, o non decaddero al segno da non farlo indennizzare delle spese. Non si presentava perciò in modo sensibile il pericolo da cui eravamo minacciati del ristagno de' nostri prodotti per cause generali e per lo concorso sopratutto di quella delle restrizioni apportate al nostro commercio.

Altre concessioni oltre a quelle del rilascio del 10 per 100 all'importazione si accordarono alla nostra marina mercantile a' 30 novembre 1824; fra le quali le più rimarchevoli sono da notarsi la franchigia totale all' estrazione de' cereali e legumi, mentre i legni esteri di qualunque bandiera vi furon soggette; ed il dazio differenziale sugli olii di gr. 30 a stajo se esportati da bastimenti stranieri, e di gr. 20 se con bastimenti nazionali da' Reali Dominii di quà dal Faro: e da' Reali Dominii di là dal Faro di un ducato se coi primi, e di gr. 67 se coi secondi.

L'avvilimento straordinario avvenuto dipoi ne' prezzi de' cereali consigliò le disposizioni emanate col Real Rescritto del 29 dicembre 1826, mercè le quali la franchigia del dazio su i cereali venne accordata anche ai

bastimenti esteri, franchigia, che continuata fino a tutto il 1828, venne prorogata con Sovrana Determinazione anno per anno, ed è stata mantenuta in vigore a tutto lo scorso anno 1838.

Da questo fatto risulta evidente che i favori che si accordano alla marina mercantile non possono sostenersi quando riescono dannosi alla nostr' agricoltura.

Intanto le misure adottate dal Re di Sardegna a favore de'bastimenti di sua bandiera nella immissione di ogni specie di cereali ne' suoi Stati ci ha fatto perdere il concorso de' legni Genovesi i quali si contentano di prendere i grani in Egitto e nel Mar Nero spingendosi fino ad Odessa e nel mare di Azow. I loro legni passano adunque innanzi le vicine Due Sicile e vanno ad incontrare lunghe e difficili navigazioni per comperar de' generi che qui troverebbero di migliore qualità a prezzi utilissimi, ed esenti da ogni dazio di sortita. D' onde mai può ciò derivare? Non godendo quì i bastimenti di bandiera Sarda del 10 per 100 di rilascio sulle importazioni mancano perciò de'mezzi di far il carico di andata e ritorno; e per cui pria ne venivano molti ne' nostri porti, ed ora sono rarissimi. Soleano essi andar nelle Calabrie a caricar olii, ed ora preferiscono di andar in Affrica, in Ispagna, e nella Grecia. V' ha chi si felicita di ciò, dicendo che in tal modo è la nostra marina che fa i trasporti. Ma siamo ben distanti dal convenire di questa utilità; mentre ne'due ultimi decenni abbiam veduto questa nostra importante produzione posposta; e se si percorrono i listini de'prezzi, si troverà talvolta essere ribassati quei di Gallipoli sino a ducati 14 circa la salma per mancanza di estraregnazione.

L' aver accordato alla nostra Marina mercantile il terzo di meno sul dazio di sortita degli oli è la causa d' aver allontanato i legni Genovesi da questo traffico, ed è pur quella che ha viziato le nostre relazioni colla Francia pe'l commercio di questa ricca produzione; e sono da attribuirsi alla stessa causa in fine le odiosità e gli aggravi, cui va soggetta in Inghilterra la produzione medesima, minacciata già dalla concorrenza formidabile, che le fanno gli oli di Spagna, dell' Affrica e della Grecia; e più dall' olio di palma, il di cui impiego per la fabbricazione de' saponi gialli che consumano immensamente nelle Americhe assorbisce tanto in Liverpool che in Marsiglia due terzi del consumo di tutti gli altri oli, e costa la metà e forse meno di quello dell' olio d' olive. Si vede da tutti questi an-

damenti, diretti sempre alla restrizione dello smercio delle nostre derrate, svanire quei beneficî che si accordano quì alla nostra Marina, ed i torti che questi beneficî medesimi le provocano ne' porti stranieri. Il favore che riceve nel proprio paese difficilmente è compensato dall' odio cui va altrove esposta, dapoichè spesso avviene che in una navigazione sia per forza maggiore, sia per destinazione, è obbligata di approdare in più porti stranieri. Talvolta trova impiego in un luogo estero per un altro anche estero e soffre le odiosità in ambedue senza fruire di favore alcuno.

Sembra che per queste vedute siansi spinti moltissimi Governi a stabilire di recente trattati di Navigazione basati sulla reciprocità, e pochi sono quelli (se non siamo ridotti i soli) che non avendone stipulati si attengono tuttavia a far soffrire altrove de' torti alla propria marina mercantile per accordarle de' favori nei proprii Stati.

Non mi sfugge che ne' trattati di Navigazione stabiliti sulla reciprocanza vi è chi pensa doversi paragonare la estensione delle due marine contraenti. Dicono essi: se voi uguagliate ai vostri i legni di un'altra Potenza, questi essendo di numero maggiore avranno nei vostri porti un beneficio più esteso di quello che i vostri legni possono avere ne' loro. Si adduce l' esempio del trattato tra l' Inghilterra ed il Portogallo del 1642 al quale si attribuì il decadimento del commercio di quest' ultimo per avere una marina meno estesa della prima. Questa osservazione avanzata con poca critica, e ripetuta senza esame, ha formato un' ostacolo a quel sistema, che, ciò malgrado, vedesi oggidì adottato da quasi tutte le nazioni. La massima di non accordare ai bastimenti forestieri gli stessi privilegî che si accordano ai propri sudditi è generalmente oggigiorno ristretta ne' suoi giusti confini. Si applica essa a rendere esclusivo della propria marina mercantile il cabotaggio, ossia il trasporto di un luogo all' altro dello stesso Stato.

Ma quando si tratta di commercio esterno quasi tutti i Governi si sono penetrati, che l' accordare privilegî alla propria marina si rendevano ed illusorio, poichè un favore vien distrutto dall' altro; e la gara portandosi sempre innanzi si viene ad esser fuor del sentiero indicato dalla natura stessa del commercio, e si devia da uno dei principali beni del medesimo di animare i principî di benevolenza, ed estinguere i sentimenti di animosità più convenevoli alla guerra che alla pace.

Da questa massima inalterabile di vera utilità per

*

tutti hanno avuto origine i trattati reciprocità stabiliti colla Inghilterra dal 1824 al 1830 da Brema, Buenos-Aires, Columbia, Danimarca, Francia, Amburgo, Hannover, Lubecca, Meklemburgo, Messico, Oldemburgo, Prussia, Russia, Spagna, Svezia, e Norvegia, Provincie Unite di Rio-della-Plata, oltre quello del 1810 col Portogallo, e del 1815 cogli Stati Uniti d'America, ed oltre altri ulteriormente conchiusi, fra'quali l' ultimo coll' Austria, ed altri che si stanno attualmente conchiudendo. Niuno di questi popoli si è arrestato alla veduta di esser la rispettiva marina mercantile minore in numero di quella della Gran Brettagna, e niuno di essi ha perciò creduto di essergli pregiudizievole la reciprocità coll'Inghilterra in ordine alla navigazione. Molto meno ha veruno misurato la propria marina con quella delle altre Potenze colle quali ha ancora convenuto; e tutti han trovato maggiore convenienza di procurare ai propri bastimenti nel maggior numero di porti i favori che più è riuscito loro ottenere, e renderli immuni dalle odiosità che un sistema diverso attirava ovunque contro di essi.

Noi intanto interessati più degli altri a smerciare i ricchi e svariati prodotti della nostr'agricoltura con un sistema doganale convenevole ne'suoi principii ad animare il commercio esterno, siamo stati spinti dalle citate Convenzioni del 1816 a seguire un andamento che ora può più dirsi singolare, perchè la nostra marina mercantile potesse sostenersi.

Oltre de' vantaggi concessile nel 1824 che ho di sopra enunciati, per incoraggirla alle lunghe navigazioni le venne accordato il rilascio del 20 per 100 su i carichi che avrebbe immessi dal Baltico. La Svezia, la di cui marina mercantile non riusciva a recare a noi i suoi prodotti a motivo di non godere il rilascio del decimo su i dazii, mal soffrì di vedere la nostra bandiera ne'suoi porti, ed impose su di essa il 50 per 100 di più su i dritti di navigazione non solo, ma ancora su i dazii d' entrata e sortita pe' generi immessi ed esportati coi nostri bastimenti.

Allora il Real Governo fu spinto a dover portare la concessione alla nostra marina fino al 30 per 100 compreso il decimo della bandiera. In tal modo mentre ci affatichiamo a provvedere la Svezia di sale, di che ha bisogno, ed a farle smerciare i suoi pesci secchi e salati a danno del nostro consumo, arricchiamo la sua finanza a danno della nostra. Noi all'opposto per tentare di vendere i nostri cereali ne accordiamo la estrazione in

piena franchigia con qualsivoglia bastimento si esegua, e, come ho osservato, non perveniamo a richiamare gli stranieri a motivo di non goder essi il rilascio del decimo su i dazî d' importazione de' generi che potrebbero immettere.

Quel che ho detto pei viaggi del Baltico può ripetersi ed applicarsi alle navigazioni di lungo corso per le Americhe, protette eziandio da più generose concessioni, che sono state di tempo in tempo ampliate.

Ha recato in verità stupore la facilità e l'ardire spiegato da' nostri capitani. Coloro però che si sono interessati nelle spedizioni, siano nazionali o esteri, non riuscirono per aver operato all'azzardo, fidati soltanto sulla veduta del risparmio del dazio: e quindi non possono considerarsi che de'tentativi per avviare il commercio a quei luoghi, ma non durevoli, come sarebbero quelli del sistema di reciprocità che si stabilisse con quei nuovi Governi ad esempio delle altre Nazioni. Persistendo nelle concessioni alla nostra marina potremmo trovarci esposti da parte di quei Governi alle misure adottate dalla Svezia, come già ci minaccia il Brasile, e forse ancora da altri Governi interessati allo smercio di simili prodotti ed all' impiego della loro marina.

E' per noi di assoluta necessità di fare scomparire queste inopportune odiosità, e non si dovrebb'esser trattenuto per talune viete o mal applicate teorie di pubblica economia.

Ripeto, ancora una volta, che i principi del nostro sistema doganale sono consentanei con quelli di tutt' i Governi. Dopo che si fosse determinato, che piuttosto di serbarne nel suo intero il divario de' dritti di navigazione su i nostri, dovessimo convenire delle reciprocità, ne sarebbe facile l'esecuzione quando si annullassero le Convenzioni del 1817 e tutte le concessioni che in seguito di esse si han dovuto fare alla marina mercantile nel nostro commercio esterno. Ove si volesse far uso del dritto di accordare il rilascio del decimo ad altre nazioni all' importazione de' loro prodotti, si affronterebbe una complicazione forse maggiore. Per mettere in armonia il nostro commercio esterno cogli altri popoli a comune utilità, la rinuncia del 10 per o/o per parte dell' Inghilterra della Francia e della Spagna, sarebbe la nostra salvezza. In questo modo solamente potremmo uscire da una posizione che sempreppiù può divenirci dannosa. L'alta Sapienza del Re (S. N.) e la saviezza de'suoi illuminati Ministri non potean mirare ad uno scopo più salutare colla negoziazione non

ha guari aperta tra la nostra Real Corte e quella della Gran Brettagna.

Se la nostra Marina mercantile cesserebbe di avere i privilegi di cui ora gode, ne sarebbe con usura compensata da' favori che incontrerebbe in tutt' i Paesi coi quali si combinasse la reciprocanza: e se per effetto di questa dovesse imporsi qualche dazio maggiore di tonnellaggio, potrebbe, mercè l'esclusiva del cabotaggio a lei riserbato, salve rarissime eccezioni dettate dal bene generale, indennizzarsi, sgravandola ne' trasporti interni di quanto paga ora per dritti di navigazione. Se infine mercè premi più generosi di costruzione che sono da sperarsi dalla somma Munificenza del Re per la protezione speciale che ha sempre accordato a questa grande industria, i nostri navigli, meglio costruiti e foderati di rame, potranno dedicarsi ad un commercio più esteso e sostenere il paragone di quelli delle prime Nazioni marittime, chi non conviene che sieno questi i più solidi e durevoli vantaggi? La sobrietà de' nostri marinari, il sistema di navigare alla parte e di contentarsi in generale di un debole beneficio, spiega l'inferiorità della tassa de'nostri noli; e neutralizzerà quasi interamente per essi la concorrenza della marina straniera. D' altronde la perfetta reciprocanza che ci viene offerta, mentre assicura l' utile de' produttori rende per noi nulla l'applicazione delle restrizioni del tanto vantato Atto di Navigazione Inglese. I ventotto articoli principali la di cui ammissione nel consumo di casa non può aver luogo in Inghilterra che allorchè essi sono importati sia da un naviglio inglese, sia da un naviglio del paese di produzione; sia in fine da un naviglio del paese in cui l' imbarco ha avuto luogo colla destinazione pel Regno-Unito, riguardano quasi tutti oggetti della nostra produzione, come la lana; il sommacco, la robbia in polvere ed in radice, la soda, lo zolfo, la scorza di quercia, il sughero, i portogalli, i limoni, i semi di lino, il canape, il lino, le uva passe, i fichi secchi, l' olio d' ulive; il vino; l' acquavite: e quindi lungi di presentarsi come un danno alla nostra marina, glie ne forma, per dir così, un monopolio del trasporto in concorrenza colla sola bandiera Inglese.

Ed infine, ove si rifletta che uno degli effetti della reciprocanza sia quello di assicurarci ne' porti Inglesi di un carico di ritorno, che oggi i nostri bastimenti non hanno pei dritti differenziali che pesano soprattutto su i generi di gran volume, come il Carbon fossile, il zuccaro raffinato ec. ec. noi non tarderemo a convincerci

de' vantaggi maggiori che può ritrarne la nostra marina mercantile paragonando l'attuale col novello stato di cose.

Convinto di tutte le sposte considerazioni sono del rispettoso avviso:

Di doversi consentire alle trattative per un trattato di commercio colla Gran Brettagna sulle basi di reciprocanza contenute nel Sovrano Rescritto del 25 aprile di questo anno; richiedendo per principale condizione la perpetua rinuncia del 10 per 100 di cui godono le Potenze privilegiate mercè le Convenzioni pubblicate nel 1818, ed implorando dalla paterna sollecitudine del Re Signor Nostro, a favore della Marina mercantile, tutti quegli incoraggiamenti, che diretti principalmente a rendere più stabili le costruzioni navali e più istruita la classe dei piloti e comandanti dei legni, possa ben compensarla delle privazioni cui va ad esser soggetta per effetto del novello sistema che si andrebbe ad incontrare.

Firmato — *Raimondo de Liguoro.*

PARERE V.

DEL PRESIDENTE MARESCA

Il Sovrano Rescritto del 20 aprile ora decorso richiamando l' attenzione di questa Commessione appositamente creata da S. Maestà (D.G.) sulle basi di un Trattato di Commercio coll' Inghilterra; importantissimo se ne rende l' esame pel motivo che adottandolo un novello ordine di cose diametralmente opposto a quello or vigente si verrebbe ad introdurre, e quindi le sue conseguenze egli è mestieri per quanto è possibile prevedere. Ma d'altronde un siffatto cangiamento di sistema sembra imponentemente richiesto dalla necessità di aprire per ogni via il varco libero alle nostre agricole produzioni allo straniero, e dalla veduta di formare alla nostra Marina uno stato solido e permanente, non esposto all'arbitrio delle rivalità, di cui già soffre il tristo appannaggio, e ad altre conseguenze di danni maggiori da cui vedesi minacciata.

Non può disconvenirsi, che dopo l' ultima guerra generale un assai sfavorevole vicenda ha colpito i prodotti della nostra agricoltura, perciocchè la di loro produzione in altri luoghi è cresciuta sin al segno di mancar talvolta di compratori, e molte sono le nazioni che or possono farne lo smercio. Erasi perciò creduto, che minorar ne dovevamo i soliti abbondanti prodotti, sostituendovi la creazione di novelle culture; e si è giunto fino a farne de' saggi, che son riesciti di nessun giovamento perchè non atta la nuova cultura a supplir il prodotto dell'antica, e soggettandoci inoltre al pericolo fatale di mancar la pubblica sussistenza e d' andar incontro a delle carestie che oltre al depauperarci avrebber potuto esser causa d' immensi altri seri malanni laddove si fosse di molto sminuito la semina delle derrate indispensabili alla vita.

Deesi dunque star fermi alla massima, da cui non è lecito impunemente dipartirsi, d' accrescer e migliorare la cultura de' nostri prodotti agricoli di prima necessità, qualunque siane lo smercio allo straniero, per allontare il timore di mancarne.

D' altronde ad incoraggiare il produttore egli è mestieri aprir le vie allo smaltimento del superfluo, e promuoverlo col non lasciar alcun mezzo intentato. Ma per mandar altrove i proprî prodotti con utilità, proteggcr bisogna decisamente il commercio evitando le

indebite restrizioni, onde richiamarlo per tutte le vie, allontanando le odiosità che ne cagionerebbero la rovina. Ma ostacoli gravi e non facilitazioni al commercio son certamente la limitazione a poche bandiere ch' esercitar lo possono ne' porti del Regno, ed il troncarne i legami restringendo le importazioni al solo consumo e vietando ogni spezie di riesportazione.

Se de' prodotti di prima necessità non si facesse altrove affatto commercio, se altre nazioni non ne somministrassero, bisognerebbe da ciò conchiudere che, ciascuno avendone d' avvanzo, un siffatto commercio fosse da per ogni dove estinto. Ciò però è indubitatamente non vero, perciocchè quando più quando meno un traffico di comestibili si esercita sempre da nazione a nazione; il perchè deve necessariamente convenirsi, che sono preferiti quei porti appunto i quali san meglio richiamar un siffatto commercio. E merita seria considerazione l' osservarsi che, mentre lo straniero evita i nostri porti, si conduce poi a luoghi più remoti e difficili, imperocchè si scorge che manda a ritirar i cereali dall'Egitto e dal Mar Nero, e prende gli olî dalle isole della Grecia e della Turchia. Ristretta la importazione a poche bandiere per causa del ribasso del decimo su' dazî doganali a quelle solamente conceduto; limitata la esportazione de' generi soggetti a dazio alla nostra bandiera soltanto, perchè Ella gode del medesimo ribasso oltre a quello del terzo sull' estrazion degli olî, non possiam noi regger al concorso nello smaltimento delle nostre produzioni con altri Stati i quali seguono un opposto sistema, lasciano indistintamente trafficar tutte le bandiere ne' loro porti, ed accordano la facilità indispensabilissima ad un commercio attivo ed esteso, qual' è quella della riesportazione. Nè per quest' ultimo oggetto bisogna farsene imporre dal motivo addotto nel Real Decreto che abolì le scale franche di Napoli e Palermo, di aver l' esperienza addimostrato che queste sien solamente cause da promuovere il contrabbando. Imperocchè un siffatto esperimento dovette esser basato sopra dati statistici dimostranti le poche esportazioni eseguite. Or questi dati non potettero attingersi se non da avvenimenti posteriori alla concessione de' privilegj delle tre bandiere accordati poco tempo dopo l' apertura del commercio, ch' era stato interamente paralizzato dal blocco continentale. Facea dunque mestieri il considerare che, facilitata essendosi la frequenza ne' nostri porti a tre sole Nazioni per effetto di quei privilegî, di es-

se gl'Inglesi poco doveano giovarsi di questi nostri mezzi di riesportazione perchè hanno essi nel Mediterraneo Gibilterra e l'isola di Malta; i Francesi raramente poteano mandar quì mercanzie superiori al consumo, poichè tengon Marsiglia da servir loro di deposito, la quale non dista molto da queste contrade. Non rimanea che la Spagna, il di cui commercio non richiama molta considerazione. Si è dunque ristretta al contrabbando la poca riesportazione, quandocchè da tutt'altra causa provveniva. Laddove i nostri porti fossero stati indistintamente aperti a tutte le bandiere, e spezialmente alle più lontane, si sarebbe in allora potuto istituire un calcolo sopra dati certi ed indubitati. Mille progetti di ripristinazione di quelle due scale franche si sono avanzati; ragionevolmente però si respingeano poichè conceputi col principio fallace che facesse mestieri necessariamente la costruzione d'inutili edificî aggravando così d'ingente peso lo Stato.

Il sistema precedente al Decreto abolitivo delle scale franche, addimostra con evidenza la inutilità di costruir nuovi edifici e d'obbligar perciò il Govrno a contrarre un debito per l'oggetto. Certo è però che i privilegî delle tre bandiere ne' nostri porti producono restrizioni rovinose al nostro commercio, impediscono la misura che lodevolmente potrebbe adottarsi della ripristinazione delle scale franche, e che necessariamente dovrebbero attivarsi per facilitare la riesportazione quando quegli ostacoli nascenti da privilegî si togliessero affatto, onde così veder esteso e prosperoso il commercio del Regno delle Due Sicilie facendogli godere un'ampia ed illimitata libertà.

Laddove si volesse anche imaginare e che la libertà del commercio non giovi allo smaltimento de'propî prodotti, non potrà però certamente sostenersi che la stessa debba riuscirgli di nocumento. Limitiam dunque l'esame alla quistione di vedere se il vigente sistema sistema sia necessario alla nostra marina mercantile fin al punto che, cangiato, ne venisse a sentir considerevole danno o anche totale decadimento.

Se per avventura si trattasse di toglierle i privilegî di cui ora gode ne' nostri porti senza farle ottener de' vantaggi equivalenti a quelli dello straniero, non sarebbe a dubitare che la si porrebbe al di sotto di tutte le altre. Ma quando le si venga a procurar l'uguaglianza del trattamento negli altri porti dove non conservi una preponderanza, si mette però indubitatamente a livello con quelle delle altre Nazioni. Gran maestra è

l' esperienza, e deve sicuramente imporne il vedere, che quasi tutti i Governi attendono incessantemente a stabilir trattati di reciprocanza, e che niuno pretenda per se serbar una posizione pel trattamento miglior delle altre, qualunque siensi la estensione e le particolari circostanze della propria marina mercantile.

La Francia è vero accorda tuttora de' privilegi alla sua bandiera ne' propri porti; ma è vero altresì che ci offre degli esempi di reciprocità verso i bastimenti degli Stati Uniti, della Gran Bretagna, dell' Impero del Brasile, del Messico, della Nuova Granada, e della Repubblica di Venezuela, non che del Regno del Belgio; e laddove si avverasse la stipulazione del trattato tra il Nostro Sovrano e l' Inghilterra sottoposto alla condizione di farsene uno simile colla Francia, senza dubbio darebbe questa un altro esempio di non esser con ostinazione attaccata a' privilegi.

E qui andrebbe esaminato se convenisse meglio recedere generalmente dagli attuali privilegi verso di tutti, ovvero sull' esempio della Francia recedere soltanto in considerazione di quelli co' quali fosse la reciprocità convenuta.

Su di che è da porsi mente, che ottenuta la rinunzia del 10 p. o/o dalla Francia e dall' Inghilterra coll'obbligo di ritirarlo dalla nostra marina, cui non sarebbe altresì ulteriormente accordato il premio per le provvenienze dal Baltico e dalle Indie, verremmo in sostanza a stipular delle rispettive rinuncie col danno comune ed a vantaggio de' terzi.

Non pertanto è bene il considerare, che nelle basi del trattato non v' è alcun obbligo pel Re di dover tutti trattar ugualmente. Quindi ben pochi ovvero nessun de' Governi stranieri negherebbero di accedere ai patti di reciprocità; e quando per ventura taluno non l' accordasse, gli si farebbero sperimentare i correlativi disfavori e i danni provvenienti dalla mancanza di ugual trattamento. Esiste presso che tutte le Nazioni una varietà nel trattar le bandiere estere, perciocchè a talune vien conceduto il trattamento uguale a quello della propria bandiera, ad altre quello delle più favorite, e per talune si denega sì l' uno che l' altro favore.

La opinione opposta alla conchiusione del trattato coll' Inghilterra propor si vorrebbe una ricerca per venir in chiaro con prove indubitate del resultamento che offrisse il paragone tra lo stato attuale delle cose e quello che dall' adottar il contrario sistema verrebbe

a prodursi. Mette in campo altresì la difficoltà nascento dall' istantaneo cangiamento che il novello sistema condurrebbe, capace di non farci raggiungere quel migliore avvenire che se ne attende. Imperocchè, dicesi, la nostra marina perderebbe in un istante i noleggi pe' quali gode ora la preferenza, e trascorrer dovrebbe del tempo perchè profittasse de' vantaggi ne' porti stranieri, vantaggi i quali è dubbio ancora se compensar potessero la perdita de' noli ne' proprj porti.

In quanto al paragone che si vorrebbe istituire per raggiungere il risultamento che offre lo stato attuale e quello che sarebbe il prodotto del novello sistema, l'esperienza non somministra dati da porre in confronto. Perciocchè prima del 1816 la nostra navigazione non si spingeva oltre Marsiglia e Trieste a causa della pirateria de' Barbareschi; nel 1823 il Decreto Reale rese comune alla nostra Marina il rilascio del 10 p. o/o conceduto nel 1818 a' legni Francesi Inglesi e Spagnuoli. Ogni ricerca dunque menerebbe, per difetto di dati paragonabili, a de' risultati che il fatto poscia dimostrar potrebbe fallaci.

Il dubbio poi che si promuove sull' esito del novello sistema da adottarsi, non debbe arrestar il Governo dal seguir quelle misure che da per loro stesse promettono un bene considerevole probabilmente sperabile.

Nelle cose politiche ed economiche a nessuna comunque utile riforma si andrebbe incontro se le dubbiezze dominano i governanti; imperocchè non v' ha cosa per quanto voglia supporsi utile che non abbia il suo lato apparentemente sfavorevole.

Comunque però si riguardi l'affare, è da porsi mente alle seguenti considerazioni: Che i pretesi attuali vantaggi per la preferenza della nostra marina sulla straniera non posson sussistere per lungo tempo, e vanno a rendersi di nessun effetto per le misure di reciproca provata odiosità che le nazioni estere andranno a prendere, del che se ne han già tristissime le pruove dall' Austria e dalla stessa Inghilterra, non che da altre;

Che la più parte de' Governi concorrono a legarsi con trattati di reciprocanza; un'esperienza quindi ragionata e necessaria deve indurre a questa misura;

Che il Real Governo avrà miglior facilità e mezzi maggiori di seguir la sua costante e ferma volontà di proteggere la Marina mercantile, quando abbia conchiuso il trattato di cui è parola nel Rescritto de' 20 aprile sulle basi ivi espresse, poichè rimarrà sciolto

dagl' imbarazzi prodotti da' privilegi accordati nel 1818 alle tre bandiere. Di fatto non potendo nello stato attuale offrir ad altra nazione la reciprocanza, non può proccurar alla sua marina i vantaggi che con tal mezzo le farebbe ottenere, e deve a forza solo di concessioni, che pur hanno un limite, far argine agli odî che l'attual sistema produce, rimanendo però sempre il dubbio se le concessioni sieno di compenso sufficiente agli odî medesimi.

E dopo averle assicurati i massimi favori ne' porti stranieri, non sarà certamente impedito il Governo di concedere alla sua Marina degli aiuti positivi che non offendano le Convenzioni che va a stipulare. Imperocchè i Trattati produrranno alla Marina quei beni che dipendono dagli esteri, e che il Governo non in altro modo potrebbe a lei fare; nè possono impedir i vantaggi che una diretta protezione esente da ogni rivalità può consigliarlo di spander sulla medesima.

Quanti benefizî la Marina mercantile non ha ricevuto dalla Regnante Dinastia! Ferdinando I, di gloriosa ricordanza, non ostante le strettezze dell'amministrazione dopo 10 anni di militare occupazione, ritornato appena sul trono fu prodigo di cure dirette a creare una Marina mercantile mediante vistosi premî di costruzione. Costretto dalle convenzioni del 1816 e 1817 cogli esteri, non esitò nel 1823 a concederle privilegî maggiori. Francesco I, di augusta memoria, accordò larghi premî alle lunghe navigazioni. Il Regnante Sovrano (D. G.) li ha estesi maggiormente, e ne ha ben altri conceduti alle più utili costruzioni. Se dunque tutto ciò è vero, potrà dubitarsi che Sua Maestà ritirando i privilegî di cui ora gode la Real Bandiera nel fine di provvederla di tutt'i possibili vantaggi ne'porti stranieri, non vorrà unitamente accordarle quanto può esser convenevole ad evitar che questi suoi provvedimenti dettati dalla necessità e dall'utile, non la espongono al benchè minimo discapito? Mancherannno forse il modo ed i mezzi da raggiungere questo scopo importante?

Modi non mancano. La nostra Marina mercantile ha bisogno di esser migliorata nelle costruzioni e nell'istruzione per farla richiedere in ogni specie di viaggi. È priva ella di Legni foderati di rame, o di zinco, e pochi sono i bastimenti di solida costruzione. Premî dunque corrispondenti potran farle conseguir questi essenziali vantaggi, e l'ampliazione delle scuole

perfezionate e ben dirette potran fare acquistare dovunque stima maggiore a' nostri capitani e piloti. In mancanza di noleggi potranno impiegarsi sempre i Legni in cose utili al benessere del Regno. Che se i trasporti sono un valore,quando tutto mancasse le nostre medesime selci potrebbero apprestar de'noli con utilità della gente che a'impiegherebbe a lavorare, de'terreni da'quali si sgombrerebbero, e delle città de'Reali Dominj alle quali per pavimentar le strade facesse la Sovrana Munificenza dono de' noli. Valga ciò come di esempio.

In quanto ai mezzi, dovrebbe osservarsi che non incontrò dubbio Ferdinando I.alla pronta concessione di premî di costruzione, malgrado il dissesto in cui trovavasi allora la Finanza. Ma con lo stesso ritiro dei privilegî e de' premî per le provvenienze dal Baltico e dalle Indie s'avrebbero ad esuberanza mezzi da conceder generosi premî di miglior costruzione non solo, e da spender in una più estesa e ben diretta istruzione, sibbene anche a sopperire in ogni caso con sufficienti noleggi all'impiego della gente di mare. Dimostra una tal cosa il considerare che spesso le bonifiche superano eccessivamente l'importo de'noli che ne sono lo scopo. Così 100 libre di lavoro di moda ottengono la bonifica di ducati 40, ed il nolo di Marsiglia p. e. non eccede i carlini 6 o al più 12. Libre 100 di seterie non pagano un nolo maggiore, ed han la bonifica di ducati 50. Un cantaio di zuccaro provveniente dall'America del Nord col nolo di ducati 3 circa ottiene la bonifica di ducati 8. 80. Le bonifiche sono al certo un esito, poichè si fanno sopra i dazî che ricadono su' generi che s'immettono e si consumano; dove non si facessero, il consumo rimarrebbe sempre lo stesso. Non sarebbe dunque meglio pagar questi noli, ed economizzar il dippiù delle bonifiche? ovvero impiegar il prodotto delle medesime nel somministrar de' noli alla marina nel caso che pel ritiro delle bonifiche venisse a mancarne, malgrado il miglior trattamento nei porti stranieri? La idea d'accorrere così a'noleggi vien sostenuta dall'esempio della Prussia che con Editto del 20 giugno 1822 impose una soprattassa di navigazione a'Legni di quelle Nazioni che non reciprocano i favori della sua bandiera, e prescrivendo di non dover il prodotto della medesima formare una nuova risorsa di

rendita per lo Stato, ma doversi bensì impiegare esclusivamente a'noleggi (a).

Nè vale il dire che il Real Governo onde ottener la rinunzia del 10 per o/o accordar deve una diminuzione di dazio doganale, e quindi producesi una mancanza d'introito, cui servir dovendo di ripiano il ritiro delle bonifiche stesse, non potrebbero queste impiegarsi a pro della marina. Imperocchè se taluni dazî verran diminuiti, molti per la protezione dovuta all' industria debbono mantenersi sul piede attuale. Di più, il ribasso stesso sugli articoli estranei alle nostre manifatture produrr ebbe maggiore immissione e più introiti. Siffatte cose osservate in generale par che giustificano a sufficienza la necessità di dover trattare coll' Inghilterra sulle basi progettate. Non pertanto debb' esser richiamata l' attenzione del Real Governo su quella parte del Regno che è bagnata dall' Adriatico, e sulla piccola marina così de'Reali Dominj al di quà che al di là del Faro. In quanto alla marina che fa il commercio nell' Adriatico, dovrebbe con premj spingersi a migliorare la costruzione, sostituendosi de' buoni Brigantini a quei *Pielaghi* e *Trabacoli* coi quali ora per virtù de' privilegj esercita il monopolio in quel mare. Per effetto di siffatto monopolio de'nostri Legni ha forse la marina austriaca ricevuto l' impulso onde ampliare i suoi viaggi oltre quel mare e ad aver de' Legni di maggior portata e di miglior costruzione.

Per la piccola marina, che è pure interessante per la quantità della gente che vi è addetta e la facilità di costruzione di modica spesa, convien supplir con noli a ciò ch'ella verrebbe a perdere nell'impiego del commercio esterno.

Potrebbe anche incoraggirsi con mezzi diversi di costruzione. Sarà infine della saviezza del Real Governo di far in modo che il ritiro de' privilegj, lungi dal produrre nocumento veruno, sia di utile generale a tutta la gente occupata nel traffico esterno per via de'mari.

Restringendo le sposte cose, par chiaramente dimostrato.

1. Che i privilegi accordati alla Real Marina possono arrecar torto a' nostri produttori.

(a) V. la detta Ordinanza del Re di Prussia de' 20 giugno 1822 art. 3.

2. Che richiamano sulla stessa disfavori ed odî nei porti stranieri.

3. Che le straordinarie concessioni che ora il Governo le fa, provano che i privilegî non possono da per loro stessi sostenerla.

4. Che i premî alle lunghe navigazioni ed i rilasci pe' privilegî superano i noli che le proccurano senza che producano alcun valore a chi li concede.

5. Che sarebbe più utile dar de'noleggi con profittar del valore che producono, serbando nella concessione la misura proporzionata allo scopo che si vuol conseguire.

6. Che potrebbero ampliarsi gl'incoraggiamenti promuovendo migliori costruzioni ed un'estesa e perfezionata istruzione nautica.

7. Che siffatti aiuti sarebbero compatibili col sistema di reciprocanza.

8. Che se ora il Governo ne concede tali che destano rivalità e disfavori, cambiandosi il sistema potrà concederne degli altri che in ogni evento sostengano la marina mercantile senza concitarle odiosità.

In ordine poi alla reciprocanza coll'Inghilterra, sembra osservabile, che la speranza di veder compensata la nostra marina de' noli che vien a perder ne' nostri porti ritirandosi da lei gli accordati privilegî, poggia su noli che altrove possono farle ottenere i favori che verrà a ricevervi. Ma l'Atto di navigazione pone un limite nel Regno Unito della Gran Bretagna pe' noli de' luoghi da' nostri differenti, ovvero di merci non di nostra produzione. La Francia nel trattato stipulato a' 26 gennajo 1826 controbilanciò questa restrizione in un'altra simile che pose pe' bastimenti inglesi ne' porti francesi. La Prussia e l' Austria non però ne' loro trattati con quella Potenza han diversamente regolato queste particolarità. Noi dunque sicuri dello zelo e dell'esperienza di colui che ha l' incarico della negoziazione possiam riposar tranquillamente ch' Ei saprà, in vista di siffatta circostanza, combinar il trattato di maniera, che possa riuscir a gloria del Re (N. S.) ed a maggiore utilità de' suoi sudditi.

Per tutte siffatte ragioni l' avviso di me sottoscritto è il seguente.

» Che si possono continuare le trattative coll'Inghil-
» terra sulle basi indicate nel Real Rescritto del 20 a-
» prile ultimo.

» Che per quanto sia possibile debbasi la recipro-
» canza con lei assimilar a quella convenuta fra la me-

» desima e la Francia nel trattato del 26 gennajo 1826.

» Che avvenendo il ritiro del rilascio del 10 p. o/o
» conceduto alla nostra marina e di tutte le altre boni-
» fiche di cui ora gode, non debba la medesima abban-
» donarsi nella crisi cui sarebbe esposta pel cangia-
» mento istantaneo di sistema; bensì debba continuarsi
» a proteggere efficacemente con concessioni, le quali
» nell' atto che sieno compatibili con le reciprocanze
» tendano a crear valori a pro di chi le accorda, ed a
» metterla per proprio merito a livello di quelle che
» godono di una maggior prosperità.

Napoli 11 maggio 1839.

Firmato – Andrea Maresca.

PARERE VI.

DEL CONTE LUCCHESI

Io ho sempre riguardato il trattato del 1817 posto in vigore nel 1818 con le tre Nazioni preferite, come oggetto nocivo e come causa perenne di positivo ed indubitato ostacolo fra il nostro commercio e le altre Nazioni tutte; e sin dal 1825, e poca in cui mi trovava unico Rappresentante di Sua Maestà nel Continente Americano, con vari miei rapporti feci presente al Cavalier de Medici, Ministro degli Affari Esteri, i mali prodotti alla nostra Agricoltura ed al nostro Commercio da quesito Atto Diplomatico; ed implorai fin d' allora che il Governo per lo mezzo di amichevoli trattative togliesse ai sudditi di Sua Maestà un trattato così oneroso agl' interessi agricoli e commerciali. Tale mia convinzione è solidamente basata sull'innegabile principio, che un paese per essenza agricolo, la di cui ricchezza è poggiata sulla fertilità del suolo e su gli abbondanti frutti dello stesso, debba godere un commercio esteso e senza incagli onde i suoi prodotti agricoli abbiano un continuo smercio; per il che maggiormente ottenere fa d' uopo procurarsi nuovi mercati, ed estendere sempre più le sue relazioni commerciali, chè nel caso contrario, frapponendosi ostacoli rischia che i suoi prodotti non avendo compratori, l' agricoltura decade; e conseguentemente i capitali per la riproduzione si consumano, e la nazione si ammiserisce; che le manifatture stesse per sostenersi e perfezionarsi hanno bisogno del commercio, come quello che le fornisce della materia prima proveniente da tutti i paesi e delle diverse specie di articoli; dapoichè se le manifatture medesime si volessero restringere ai soli materiali indigeni del paese, resterebbero circoscritte e si ridurrebbero alle più ordinarie, e niuna considerevole ricchezza produrrebbe nè ai particolari nè allo Stato. Le conseguenze del trattato di cui si parla sono appunto il restringer sempre il nostro commercio e le nostre relazioni, giacchè le altre Nazioni non potendo vendere a noi i loro prodotti, si provvedono altrove delle nostre derrate. A mio credere dunque rendesi ciò per noi funesto privandoci ben anche

della possibilità di entrare in trattati colle altre Nazioni, che abbiano per base la reciprocanza de' dritti scambievoli.

La Convenzione del 1816 e 1817 che dà alle tre Nazioni privilegiate de' positivi vantaggi, se non è in se stessa un atto ostile, è certamente odioso a tutte le altre Nazioni, per cui hanno avuto origine le rappresaglie e le animosità. Per togliere adunque tutte queste rappresaglie contro la nostra bandiera, per aprirci nuovi mercati in tutti i porti, e per porci in amichevoli relazioni, toglier fa d'uopo l'ostacolo anzidetto; quindi saggia, politica e benefica è la idea di riformare il trattato con le tre Nazioni privilegiate.

A provare quanto in astratto di sopra ho detto, mi si permettano i dettagli e le analitiche dimostrazioni che quì man mano andrò prodocendo.

Dal 1828, epoca in cui il menzionato Trattato fu messo in vigore, il valore delle terre del Regno delle due Sicilie è diminuito in Sicilia precisamente, ed i coloni in generale sono impoveriti; pruova maggiore n'è che una parte delle terre in coltivazione è passata allo stato di pastorizia forzosa per mancanza di mezzi; i nostri porti sono divenuti deserti, e quì si abbia presente la considerazione che i nostri prodotti lo sono altresì verso le altre nazioni agricole le quali sono in concorrenza con noi, di tal che non togliendogli ostacoli al nostro commercio, finiranno per iscacciarci da' pubblici mercati del mondo. Il Mar nero, l' Egitto, il resto dell' Italia, la Prussia, la Polonia, il Portogallo, la Spagna, il Nord-America, non offrono forse granaglie come noi? Per gli olj non siamo in confronto coll' Asia minore, la Grecia, le Isole Ionie, la Spagna, il Portogallo, il Genovesato, la Toscana, e la Francia? Pei vini e l' acquavite non concorriamo colla Francia, la Spagna e il Portogallo, ed altre Provincie dell' Italia? Per le sete il Piemonte, lo Stato Lombardo-Veneto, il Tirolo, il Bengal, la China, le Indie, la Spagna, l'Asia minore, e le Isole Ionie? Pei sommacchi la Spagna, la Dalmazia, e le Isole Ionie; lo stesso per la robbia, le lane, i frutti secchi, l' uva, i pesci salati, l' agrume, pasta, le mandorle, le prugna, noci, nocelle, fichi, la regolizia, semi di lino, pistacchi, manna, tartaro di botte, oggetti manifatturati, seta da cucire, guanti, corde armo-

niche, lavori di coralli, pietre vulcaniche, sapone, colla di pesce, essenza particolarmente di bergamotti e cedri; e non deve obbliarsi che andando più incivilendosi le coste d' Africa, l' Egitto, lo Impero Ottomano, l' Asia minore, la Grecia, queste regioni essendo anch' esse per natura agricole, ed i loro terreni ubertosi forse più de' nostri nello stesso bacino del Mediterraneo, diverranno sempre nostri concorrenti. Quindi noi, per poter sostenere questa crescente concorrenza, dobbiamo perfezionare la nostra agricoltura; a questo perfezionamento come pervenirci se non con il solo mezzo di trovar sempre nuovi mercati per la vendita continua de' prodotti proprî? e per ottenere ciò bisogna togliere tutti gli ostacoli, precisamente il maggiore, che è quello del Trattato colle tre Nazioni privilegiate.

Ciò è della saggezza del Legislatore in una Monarchia ereditaria Paternale, dove al Monarca solo è riserbato il provvedere con occhio sagace ciò che l' andamento delle cose deve indi produrre.

Nè bisogna credere che il commercio di trasporto sia poi un ramo che meriti preferenza sugli altri della pubblica ricchezza; esso non deve trascurarsi; ma è assurdo il sistema introdotto d' incoraggiarsi questo ramo secondario di commercio appesso a spese dell' agricoltura e degli altri rami più interessanti del commercio in generale. L' effetto delle gratificazioni accordate al commercio dal sistema detto *commerciale* non può produrre che un commercio forzato il quale vi compromette colle altre Nazioni, e vi porta i capitali del paese ad un impiego sovente men vantaggioso di quello che avrebbe preso se fosse stato lasciato libero ed a suo beneplacito; un commercio forzato che si fa andare coll' ajuto di gratificazioni e di monopoli, finisce sempre per essere avantaggioso al paese che si vuole favorire. Il commercio consistendo nel cambio del prodotto della terra e del travaglio, il vero mezzo d' incoraggiarlo è quello unicamente di procurargli sempre nuovi mercati e dargli le facilitazioni le più estese per aumentare il cambio delle mercanzie nazionali per la vendita de' proprî prodotti, i beneficî de' quali serviranno ad aumentare la riproduzione; così aumenterà la massa de' lavori, ed una classe della popolazione troverà coll' aumento del travaglio la sussistenza e

la rendita. La Marina nazionale può essere incoraggiata senza essere a detrimento delle altre sorgenti della pubblica ricchezza; in tre modi. Primo, colla facilitazione ch' essa naturalmente riceve nei porti delle Nazioni che hanno convenuto una reciprocanza con noi, ed acquisterà una preferenza per la moderazione de' noleggi. Secondo, con lo esclusivo commercio del cabotaggio. Terzo, finalmente con proseguire Sua Maestà ad accordare il premio per la costruzione de' bastimenti, rivolgendosi però questo premio alla migliorazione della costruzione, ed a far foderare di rame questi bastimenti, col quale mezzo acquisteranno essi più velocità e solidità, minoreranno le così dette avarie, e si libereranno dagl' insetti marini, causa della rovina de' bastimenti senza fodera, precisamente nei porti meridionali, e con più particolarità nei porti Sud-America e nell' Egitto ove maggiormente abbondano. Oltre i suddetti tre articoli d'incoraggiamento, esiste un naturale vantaggio per la sobrietà della nostra marina mercantile.

Dopo quanto vengo ad esporre, e reclamando io, come dissi sin dal 1825, contro il trattato colle tre Nazioni privilegiate, il mio parere non può essere che affermativo per il primo articolo, cioè di stabilire una perfetta reciprocanza non solo con l' Inghilterra ma con le Nazioni tutte che credessero entrare in simili trattative.

In quanto al secondo articolo, essendo esso quello che forma la barriera fra noi e le altre nazioni, reputo a somma fortuna la renunzia reciproca del 10 per 100, e sarebbe desiderabile che l' Inghilterra lo rifiutasse perpetuamente.

Il terzo articolo, quello cioè che fa sperare una riduzione nei dazi doganali, esso è sommamente utile, prima perchè un sistema di vistosi dazî doganali non fa che garantire il controbando e demoralizzare in conseguenza la nazione. Le Dogane hanno due principî, de' quali il primo è quello di formare una rendita allo Stato, e con dazî miti si conseguisce facilmente ed assicura una rendita stabile al Governo perchè minora il contrabbando. Il secondo oggetto delle Dogane è un incoraggiamento alle manifatture nazionali; esso dunque deve avere una giusta proporzione, altrimenti diviene il monopolio di pochi fabbricanti quali, per lo effetto dell' eccessivo premio, non hanno

interesse al miglioramento della manifattura. Non di meno prosieguano i manifatturieri nazionali ad avere un incoraggiamento; ma per quelli articoli per i quali noi non possiamo lusingarci di poterli nè produrre, nè fabbricare, per questi io sono nel fermo parere di diminuire la tariffa, e siffatta diminuzione assicurerà una rendita maggiore al Real Tesoro, e farà cessare, per quanto è possibile, lo scandaloso furto mascherato sotto il titolo di controbando.

Il quarto ed ultimo articolo, a mio vedere, è di assai breve durata, esso merita maggior latitudine.

Ecco il mio debole avviso che oso sommettere, facendo voti al Cielo affichè la saggezza di Sua Maestà (D. G.) lo faccia verificare per lo bene de' suoi sudditi.

Napoli 7 Maggio 1839.

Il Conte Ferdinando Lucchesi Palli di Campofranco.

PARERE VII.

DEL COMMENDATOR CAROPRESO

Niuno ignora che il commercio richiegga libertà e favore per estendersi e prosperare. Noi sopratutto la di cui ricchezza nazionale ed individuale consiste nella somma feracità del suolo, abbiamo più di tutto bisogno di cotesti due indispensabili requisiti per poter con successo andare a vendere o commutare il supero delle nostre produzioni territoriali dove meglio ci convenga, ovvero per attirar presso di noi i negoziatori esteri a comperarvi i nostri olii, grani, vini ed altro di cui a dovizia abbondiamo. Ciò appunto succedea pria che i Trattati conchiusi negli anni 1816 e 1817 colle Reali Corti di Francia Inghilterra e Spagna ne avessero sviato da' nostri Porti i diversi commercianti a causa del ribasso del 10 per *o/o* sui dazi doganali conceduto a quelle sole tre Nazioni in compensamento di antichi più forti privilegi fatti da esse opportunamente valere.

Nondimeno, sino a quando non era invalso il sistema universale di reciprocanza nel commercio e nella navigazione de' diversi popoli, potevamo non isgomentarci di tale sviamento, imperocchè la saggezza del nostro Governo aveva talmente incoraggiato la nostra marina mercantile, sia coll' ugual ribasso sia con molte altre concessioni di vario genere, che ci era facile d' intraprendere coi propri Legni viaggi di lungo corso e reggere alle spese ed ai pericoli di cosiffatte per noi necessarie speculazioni.

Ora però che l' addotto sistema di reciprocanza ha quasi generalmente preso piede, e per esso i popoli che non vi si adattino incontrano da per tutto pesantissime imposte cui non è possibile di sottoporsi, conviene rinunciarsi da noi alla speranza di un utile traffico cogli altri paesi e conseguentemente allo sfogo delle nostre derrate, di che ognun vede qual ne sarebbe il fatale resultamento a nostro danno.

Quindi è che invitandoci la Inghilterra sia per la sua propria convenienza, sia per la forza delle circostanze, a rettificare il trattato del 1816 colla rinunzia fondamentale del 10 per *o/o* dall' una par-

te e dall'altra, sarebbe imprudenza di rifiutarvisi. Con tale rettifica ci si toglierebbe l'ostacolo per conchiudere, quando e come fosse per noi opportuno, convenzioni di reciproco vantaggio con altri Stati; ed avremmo con questo mezzo conseguito la necessaria libertà commerciale, non che i desiderati favori; mentre nulla più c' impedirebbe di andare a commerciare ne' porti esteri, vendervi le proprie produzioni e manifatture, o meglio commutarle con articoli di nostro bisogno, ed esser sicuri di trovarvi amichevole accoglienza, riduzioni positive di tasse, e trattamento eguale ai sudditi dei rispettivi territorii.

Che se volesse osservarsi in contrario di essersi la nostra bandiera messa al di sopra di tutte le altre mediante le concessioni fattele dal Governo, e di potere con tale mezzo affrontare le esterne vessazioni, si risponderebbe che ciò reggea sino ad un certo segno nel tempo passato quando tali vantaggi uniti ai privilegii delle tre Potenze non aveva risvegliato ancora la gelosia universale degli altri popoli, e le vessazioni suddette non erano giunte al grado estremo cui di presente si sono spinte, appunto per metterci a livello con loro, e per obbligarci ad accedere da parte nostra al sistema generale della reciprocanza. Ma prescindendo da cotesta risposta, chi potrebbe negare che il persistere nel principio di opporre rimedî al male sia sempre peggior partito dell'altro di estirpare sin dalla radice il male istesso? Tale essendo precisamente il caso in esame, non pare che dovesse più a lungo quistionarsi di convenirci meglio uniformarci al metodo universale per far correre prosperamente il nostro commercio come quello degli altri popoli, invece che con difficoltà sostenerlo per lo mezzo indiretto degli inutili e dispendiosi compensamenti.

Se poi si mettesse avanti il dubbio che la privazione totale di qualsivoglia concessione di ribasso di dazio alla nostra Marina mercantile potrebbe recarle un colpo fatale, basterebbe a dileguarlo il riflettere, che incoraggiamento di più efficace sostegno è senza meno quello dell' apertura di tanti antichi e nuovi sbocchi allo esercizio della sua industria sotto le sicure garentie della protezione e dei favori è perciò che lungi dal dover temere ristagno o minorazione pel commercio nazionale, si può esser certi di accrescimento e prosperità maggiore;

Nè vuolsi trasandare una osservazione di troppa importanza, vale a dire che qualunque potesse essere il resultamento de'nuovi Trattati colla nazione Inglese Francese e Spagnuola sul piede della reciproca rinunzia all'attual benefizio del 10 per o/o, ciò non impedirebbe affatto al nostro Real Governo di accordare sempre che lo volesse alla propria Bandiera privilegî di altro genere, senza punto offendere la buona fede e la santità delle cose convenute. Tali sarebbero per esempio: 1.° il diritto esclusivo ai nostri Legni del servizio di cabotaggio per tutto il Regno, 2.° L'accrescimento del premio di costruzione, pe' nuovi bastimenti sopratutto, allorchè fossero foderati di rame, onde rendersi più atti alla navigazione di lungo corso. 3.° Gli ajuti o compensamenti per arditi viaggi, o per que' ne' quali si fossero sofferte delle avarie o perdite, e tante altre cose, cui di certo non potrebbe imaginarsi verun buon dritto a reclamare.

Ma in ultima analisi si vorrebbe da qualcuno rimandare al tempo di maggior bisogno il cambiamento dell'attuale nostro sistema; e per conseguente rifiutarsi per ora le trattative propostesi dall'Inghilterra.

A cotesto consiglio convien controporre la osservazione, che potremmo cioè perderne la opportunità, quando ci occorresse di doverla richiedere; che passa troppa differenza tra gli effetti dell'invito che di presente ci si fa, alla domanda che ne dovremmo forse avanzare noi in altra più urgente circostanza, ed in fine che un brusco rifiuto a così fatto invito ci potrebbe esporre ad ingiuste reazioni per parte della Potenza richiedente; ad esempio di quel che vediamo di aver praticato contro di noi da qualche anno in quà colle pesanti sovrimposte caricate, senza veruna ragione, su de'nostri oli immensi in quel Paese.

Per le quali cose tutte sembra, come si dicea, saggio e prudente divisamento quello di rispondere con franchezza e lealtà all'invito fattoci proseguendo di buona fede nelle trattative già cominciate, e profittarne per raccogliere in conchiusione i maggiori vantaggi possibili a' nostri bisogni territoriali ed economici.

Nè le quattro basi propostesi per la nostra rettifica del trattato del 1816, e per una novella Convenzione, come leggonsi nel Real Rescritto del Ministero degli Affari Esteri del 20 Aprile 1839, parrebbero tali da farci recedere da questo prudente consiglio; mentre a prescindere da quella riguardante la reciproca ri-

nunzia del 10 per 100. La quale per le ragioni addottene si è resa oramai indispensabile, ma che d'altronde dovrebbe esserci feconda di mille vantaggi materiali e morali. Le rimanenti tre basi accortamente modificate e ridotte alla comune convenienza, non sarebbero punto di ostacolo al bene rispettivo.

Se non che elementi essenziali e necessar ne dovrebbero essere, tra gli altri, i seguenti:

1. Che la rinunzia al 10 p. o/o non fosse temporanea, ma bensì perpetua, da aver luogo però dopo che alla stessa avessero acceduto le altre due Corti di Francia e di Spagna.

2. Che le nostre manifatture tuttavia incipienti non ne rimanessero pregiudicate, ma in vece sempre più protette per quanto sia possibile.

3. Che la riduzione rispettiva de' dazî d'importazione ne' due Paesi andasse per noi subordinata alla più scrupulosa indagine delle nostre convenienze territoriali ed economi he.

4. Che i dritti di tonnellaggio ed altri simili su de'legni di arrivo ne'porti di ambo gli Stati fossero di quantità specificamente eguali tra loro, avuto riguardo all'Atto di navigazione della Gran Bretagna, il quale potrebbe far nascere delle controversie quando fosse malamente applicato. Ed all' uopo dovrebbe prendersi per norma l'ultimo Trattato di reciprocanza conchiuso nel 1826 tra la Francia e la Inghilterra.

5. Che il servizio di cabotaggio per tutto il Regno si rimanesse di dritto esclusivo della Bandiera Nazionale, ad esempio di ciò che di recente è stato convenuto dall'Austria, senza pregiudizio degl' incoraggiamenti che piacesse a Sua Maestà di accordare ai navigatori suoi sudditi nella occasione della costruzione dei nuovi legni, di viaggi arditi, o di perdite ed avanzi sofferti ec. come si è avvertito di sopra.

E cose simili da svilupparsi meglio ne' dettagli delle trattative cui la Commissione non trovasi chiamata.

Con queste vedute e con siffatte condizioni sembra chiaro al sottoscritto di dover conchiudere per un parere affermativo al quesito contenuto nel precitato Real Rescritto de' 20 Aprile 1839.

Napoli 7 Maggio 1839.

firmato — Commendator Caropreso

AFFARI ESTERI

MEMORIA

CONTENENTE ALCUNE OSSERVAZIONI SULLE OPINIONI CONTRARIE ALLA TRATTATIVA.

I principali argomenti di cui si è valuta l'opinione opposta alla Trattativa commerciale con la Inghilterra, sono:

1. Che per massima generale riconosciuta da' più preclari Economisti e Scrittori di Pubblico Diritto siano sempre di pregiudizio i Trattati di commercio; che non potrem Noi devenire al Trattato che si propone con la Inghilterra senza inviupparci in ceppi volontariamente e di buon grado, non rimanendo padroni di operare in casa nostra con piena ed assoluta libertà, quando e come meglio il crederemo.

2. Che comunque i trattati del 1816 e 1817 dicansi fatti per sola *dappocaggine di animo*, convenga conservarli, poichè il Governo ha il mezzo di mandare in fumo i benefizi co'medesimi concessi, tostocchè col dritto che gli compete di modificar le tariffe, può elevar di tanto il dazio sulle produzioni di origine delle Potenze privilegiate da rifarsi del rilascio del 10 per 100, secondo che lo ha per lo addietro praticato con successo sopra molte merci Inglesi e Francesi.

3. Che tra Noi e la Inghilterra v'ha circostanze di tanta disparità che nel fatto rendono impossibile la *reciprocanza*, cioè:

Per la differenza enorme che intercede tra i dritti di navigazione che si pagano ne'porti delle Due Sicilie, dritti ben tenui, e que'che si pagano ne'porti Brittanici che sono d'assai superiori, stante che oltre del tonnellaggio altre gravi imposte si riscuotono, comuni alla stessa Bandiera Britannica;

Per la gran distanza che ci separa dalla Inghilterra per ampiezza di possedimenti, per numero e qualità d'industria, e per navigli. E quì si assume che per non esser Noi lesi da un tal patto, *non dovrebbono gl'Inglesi spedir quì un numero maggiore di navigli che Noi possiamo inviare ne'loro porti; che le produzioni che si volessero permutare, potessero pertenere all'industria medesima; che le ma-*

*

terie gregge quà e colà avessero aggiunto lo stesso valore di mano d'opera; *che in ciò stia appunto la reciprocanza, la quale altro non suona che un'eguaglianza perfetta di profitti tra coloro tra i quali vien fermata.*

4. Annunziasi come una delle ragioni da astenersi dal Trattato il volerlo la Inghilterra per gelosia del nostro commercio marittimo, e si asserisce che le ostilità già vibrate da Lei contro i nostri olî muovono appunto dal disegno di volerci astringere all'abolizione de' privilegî per la nostra Bandiera che con tanta efficacia ci vien ora ridomandata.

5. Intendesi sostenere che gli ostacoli opposti alla introduzione degli olî in Inghilterra, non debbono punto esser messi a calcolo per indurre il Real Governo a venir con Lei a Trattati, poichè le conseguenze degli ostacoli si riversano tutte sulla Inghilterra, e per nulla offendono i nostri produttori.

6. Altri non manca il quale tende a sostenere che non convenga cangiar tutto ad un tratto un sistema il quale benchè per azzardo adottato, è pure riuscito prosperoso, e si presenta con neri colori il quadro della crisi nel nostro sistema economico facendoci a mutarlo senza che avessimo raggiunto il segno della *perfezione industriale*, *e mentre sono ancora incipienti le nostre manufatture*.

7. Appresentasi ancora come il miglior de' partiti quello di conservare il 10 per 100 alla nostra Bandiera ed alla Inghilterra ad un tempo, potendo Noi con profitto *negoziarci* la concessione del 10 per 100 estendendola alle altre Potenze, e mettere per questa via in equilibrio i nostri rapporti commerciali con le medesime.

E coloro che portano questa opinione, si avvisano altresì aversi a comporre le nostre vertenze con la Inghilterra accordandole la uguaglianza del dritto di estrazione sugli olî, e scemando il dazio sopra taluni generi da Lei additati e che non sieno per recar pregiudizio alle nostre industrie.

Poche osservazioni noi svolgerem brevemente seguendo le obiezioni nell' ordine medesimo in che son collocate, riportandoci pel rimanente alle cose discorse nella memoria del 6 aprile e ne' sei pareri adesivi al progetto di Trattato.

1. I Trattati di commercio condannati dagli economisti sono quelli che offendono il santo princi-

pio da essi proclamato della libertà commerciale, quelli in sostanza che accordando speciali favori ad una Potenza a scapito di un'altra, inceppano con rovinose restrizioni il commercio e provocano le rivalità delle altre Nazioni, quelli appunto conformi alle nostre Stipulazioni del 1816 e 1817 che or si proporrebbe di abolire, e che da taluno comunque si qualificasser fatte per sola *dappocaggine di animo*, voglionsi pur mantenute. Gli stessi Economisti però che si scagliano contro quei trattati, non possono non rendere la dovuta giustizia a quelli introdotti dal moderno Dritto commerciale internazionale, ai trattati *di reciprocanza*; ne' quali essi ravvisano l'anello intermedio tra un sistema ed un altro, lo stato di transizione dal *sistema mercantile e di restrizioni* per lo addietro seguito dalle Potenze, a quello di *libertà commerciale* verso il quale le loro tendenze son rivolte, ed a cui è forza venirne per via di Trattati, tostocchè non può ancora ritenersi il consentimento universale e concorde di tutt' i Governi in sul medesimo argomento.

Ecco come il chiaro autore del Dizionario del Commercio, M.c Culloch, dopo di aver censurato gli antichi Trattati, esprimesi intorno a que' di reciprocanza: (*)

» Tutti i trattati commerciali veramente bene-
» fici sono fondati sul bel principio della recipro-
» canza, e quella Nazione fiorirà più ed avrà più
» salde fondamenta di prosperità, che commercerà
» col Mondo intero sul medesimo piede e cogli stessi
» belli e liberali principî. »

Or di siffatta tempera appunto sono i Trattati che presso di Noi proporrebbesi sostituire agli antichi del 1816 e 1817; e quelli, non già questi *rompendo i ceppi da' quali siamo inviluppati*, potranno, e forse senza che un giorno più v' abbia mestieri di venire a trattati, farci *rimaner padroni di operare in casa nostra con piena ed assoluta libertà*. ec. ec.

2. Il temperamento col quale imaginasi che potessero mandarsi in fumo le Convenzioni del 1816 e 1817 appartiene a quegli argomenti che non si possono senza imbarazzo combattere, non altramente

(*) *Dictionary practical, theoretical, and historical of commerce and commercial navigation*, by. *T. R. M.c Culloch London* 1834 — *Treaties commercial.*

che arduo riuscirebbe l'imprendere a mostrar fallace l'opinione bizzarra di chi sostener volesse l'esistenza del buio nel pieno purissimo meriggio. E veramente, messa da banda la circostanza che il compensarsi della perdita del 10 per 100 coll'elevar le tariffe non potrebbe avvenire che solamente con qualche genere peculiare ad un solo paese, può altro ravvisarsi nel proposto espediente che il segnale di una guerra commerciale (e dalla sperienza ne abbiam già ben tristi saggi) nella quale, tra le altre cose, i produttori andrebbero ad essere vittime innocenti delle conseguenze delle reazioni sul mercato estero, e i consumatori lo sarebber quì delle gravezze e privazioni risultanti dall'accresciuto dazio?

5.° Venendo a ciò che dicesi della *reciprocanza* è avanti tutto a porsi mente che non avrebbe destato meraviglia il vedere che altre imposte in Inghilterra si paghino oltre il tonnellaggio, se si fosse riflettuto che in quei porti come in tante altre regioni del Nord, le somme che pagansi per dritto di lanternaggio, pilotaggio, ec. non sono che il mero compenso di servigi preziosi prestati alla marina mercantile a fine di tutelarla in mari ed accessi pericolosi, e i naviganti medesimi, tra i quali i nazionali, benedicono quelle tasse contro le quali muovesi da taluno osservazione, come i mezzi a cui debbono la salvezza delle loro vite e delle loro sostanze. Non mancherem poi di agginngere che non è da prendersi per termine fisso di paragone co' dritti di navigazione degli altri Paesi l'attual nostro tonnellaggio di grana 4 a tonnellata, potendo e dovendo forse il Governo elevarlo a quella ragione che creda, principalmente quando rendendosi per la nostra Marina esclusivo il cabotaggio potrebbesi per questa parte accordarle tutte quelle facilitazioni che si giudicassero per tonnellaggio e tutt'altro che non sarebber comuni ad altra bandiera.

Circa il modo onde si è definita la *reciprocanza* che suonerebbe *una reciproca matematica eguaglianza*, chi non vede come, quando così dovesse intendersi e non altramente, avanti che i diversi Governi non si fossero stretti tra loro con patti di reciprocanza, tutti gli Stati dei due emisferi avrebber dovuto subire un general rimaneggio per dare a tutti un'eguale estensione territoriale, un numero eguale di abitanti, imporre loro leggi e costumi uniformi, lo stesso grado d'incivilimento, e sforzar per-

fino la Natura perchè sotto climi diametralmente opposti la mente degli uomini ed il suolo generassero i medesimi prodotti?

Ma per non ispingerci oltre nello esame di un'opinione che ad oziosa penna offrir potrebbe materia di singolar comento, sopra tutto se si riguardi a quella tale identità di prodotti a scambiarsi che farebbe scomparire ogni qualsiasi traffico tra le nazioni, distruggerebbe in somma ogni idea di commercio che appunto sta nello *scambio di prodotti diversi*, finiremo notando che senza essere mai entrato in testa ad alcuno una cotal chimerica eguaglianza, a collegarsi mediante Trattati di reciprocanza con le due colossali Potenze commerciali la Inghilterra e gli Stati Uniti di America, hanno pur trovato il loro conto e l'Austria e la Danimarca e il Brasile e la Grecia e i Paesi Bassi e'l Belgio e la Prussia e la Svezia e la Sardegna e tutte le nuove Repubbliche dell'America meridionale, non che altre Nazioni inferiori tutte alle due prime.

4.° Il non dover noi volere il Trattato quando la Inghilterra il voglia, è una opinione la quale non può derivare che dalla vieta massima di non potere uno Stato guadagnare se non quello che un altro perda, massima che andava pari passo con quelle di consister le ricchezze ne' soli metalli preziosi, di aversi a riguardar le bilancie di commercio come l'infallibile termometro della prosperità commerciale. Ma siffatte opinioni oramai non appartengono che alla Storia per additare il periodo dell'infanzia della scienza, quando era mal sicura ed involta in errori e pregiudizi, e contrapporlo a quello dell'attual suo luminoso progresso. Oggi, secondo che lo ha ricordato uno de' Membri della Commissione, è riguardato come assioma in Economia Pubblica che *nelle relazioni commerciali l'utile dell'uno non è fondato sul danno dell'altro, chè anzi l'utile e'l danno sogliono essere reciproci*. E per buona ventura cotal disciplina, convalidata da una favorevole sperienza, dal gabinetto degli Economisti essendosi fatto strada in quello degli uomini di Stato, ha contribuito a diffondere tra le Nazioni il sistema de'Trattati di reciprocanza ed a spingerle verso le larghezze commerciali.

Quanto al credere che l'Inghilterra avesse sempre mirato a farci piegare all'abolizione de' privile-

gi per la Real Bandiera mediante la rinunzia al 10 p. 100, è questo un errore. Siffatta rinunzia lungi dall'esserci da Lei profferta, ci è stata sempre contrastata; nè al presente il negoziatore Britanico ha mostrato aderire alle nostre istanze (istanze conformi al voto costantemente nudrito dal Real Governo, ed appoggiato da ripetute Sovrane Determinazioni) che per averla noi domandata come condizione *sine qua non* delle concessioni reclamate dagl'Inglesi. E questo errore avrebbe potuto ben risparmiarsi coll'attenta lettura di quel che su tale articolo era stato dettato nella memoria del 6 aprile sulla base di documenti officiali e di fatti, e non sopra speciose astrazioni.

5. Noi avevam preveduto e risposto alla obiezione che da taluno potea esserne avanzata in ordine agli oli, sulla favorevole accidental circostanza dei caricamenti abbondanti che durante gli ostacoli incontrati sul mercato inglese ne sono stati fatti pel Nord dell'Europa e per la Germania. Ed è curioso il vedere come lo stesso documento che citasi per provarne che la perdita del mercato inglese non sia da mettersi a calcolo, cioè il rapporto della Camera Consultiva di Commercio del 4 marzo ultimo, * presenta una conchiusione in contrario di ciò che avrebbesi in mente di dimostrare, poichè riguarda Essa quale smercio grandissimo degli oli e come più durevole quello che noi possiam fare in Inghilterra, e perchè possa indursi il Governo Britanico a rivocar le tasse eccezionali all'immissione di tal derrata in quel Regno, termina col raccomandare al Governo di Sua Maestà il prendere in esame se possa devenire a talune delle minorazioni di dazio che gl' Inglesi desiderano. Del rimanente, quando si voglia una compiuta risposta alle obiezioni in discorso, quando vogliasi veder presentata sotto tutte le facce la importanza dello smercio della produzione, non si potrà far di meglio che leggere le assennate pagine che l'autore Del *Saggio Politico sulla popolazione e le pubbliche contribuzioni del Regno*, Signor D. Mauro Luigi Rotondo, ha consegrato appunto al *commercio dell' olio di ulive*, che quì sarà non inopportuno il riprodurre. **

* Vedi *parere* del Cav. Fortunato pag. 43.

** »Forma tuttavia un problema fra i nostri economisti se la

6. La prima cosa ad esaminare per deciderci se convenga o no consentire al mutamento di sistema cui si andrebbe incontro, sarebb· il vedere *se ef-*

protezione verso della marina debba essere subordinata a quella delle produzioni. Ha dato luogo ad una tal quistione che non sembra ancora decisa la differenza per ragioo della bandiera del dazio nell'estrazione degli oli, cioè di grana 30 lo staio con bastimenti esteri e di grana 20 con bastimenti nazionali. Si crede che una tal sensibile differenza faccia rivolgere i legni esteri ad altri luoghi per le caricazioni degli oli, e che il monopolio ch' esercita la marina nazionale sul traffico di questo prodotto operi il suo maggior *depreziamento*. Il calcolo se il vantaggio dell'industria commerciale nascente dal privilegio accordato alla marina nel traffico degli oli superi o non la perdita de' produttori è di una investigazione difficile; ma se si considera che in Inghilterra ed in altri luoghi gli oli trasportati con legni nazionali affrontano per questa cagione dazi più forti, il vantaggio che le nostre leggi accordano alla marina va in fumo, ed i danni della produzione rimangono senza compenso. Forse nel tempo in cui questo favore venne accordato alla Marina nazionale non era mal consigliato. Nel deperimento in cui giaceva a causa delle Convenzioni del 1818 essa avea bisogno per rialzarsi di eccitamenti generosi e straordinari, quand'anche costassero de' sacrifici alle altre industrie. Ma cessata l'urgenza, si opina che le cose ritornar dovrebbero allo stato di equilibrio. Affrancandosi la produzione dai riguardi della bandiera, i porti dell'Inghilterra si aprirebbero ai nostri legni carichi di oli, un mare più esteso si presenterebbe all'industria de' naviganti, un campo più libero alle speculazioni de' negozianti, ed in fine i legni della marina nazionale che navigando con minori spese possono accettare un nolo più basso, acquisterebbero riflessibili vantaggi su la marina estera. Le nostre tariffe proclamano un'esenzione assoluta da ogni dazio nell' estrazione de' prodotti indigeni, ed i capitani de' bastimenti avendo implorato d' imporsi un dazio nell'estraregnazione de' cereali con bastimenti esteri, il Governo non ha dato giammai ascolto a simili domande forse pel riflesso che la protezione verso l'industria marittima non dovea soffocare quella che con miglior consiglio merita l' industria agraria. Gli oli al par di tutte le altre produzioni dovrebbero essere esenti da ogni pagamento daziario. Essi formano un'eccezione per veduta finanziera e non già economica, in guisa che se la pubblica finanza fosse in migliore stato, gli oli sarebbero nell'estrazione esente al pagamento de' dazi al par di tutti gli altri generi, e la marina non godrebbe su di essi alcun vantaggio, come non lo gode su gli altri prodotti. L'olio adunque, questa preziosa produzione che forma il maggior nerbo della ricchezza del paese è angustiata dalla necessità finanziera e dal monopolio della marina, monopolio che spesso ricade a maggior danno della marina stessa negandole gli esteri quei vantaggi che la nostra legislazione d essi ricusa.

fettivamente è prosperoso l'attuale. E noi siamo ben lontani dal reputarlo tale, tostocchè abbiam veduto i vincoli e le limitazioni ch' esso impone al

Può dirsi che malgrado l' ostacolo daziario e quello della bandiera tutti gli olî di olive che si producono nel Regno si esportano all' estero, e che mai un tal genere rimanga senza richiesta nelle cisterna. Una volta questo raziocinio non era mal basato. Oggi però vacilla e fra poco, ove non vi sia un' emenda, le sue conseguenze potranno esser rovinose. Per lo passato avevamo pochi competitori nella coltivazione dell' ulivo, le nostre produzioni olearie erano in minor quantità, e l'Europa non conosceva i così detti *oglietti* che fan diminuire il consumo degli olî di olive. Per queste ragioni i prezzi dei nostri olî sono notabilmente diminuiti, ma ciò non ostante si mantengono sempre al di sopra de' prezzi degli altri luoghi ove il genere si produce. Avviene perciò cha i bastimenti esteri si dirigono prima in Tunisi ed in altri luoghi dell'Africa, nel Levante, nei porti delle Spagne, e dopo di aver esauriti quei depositi si rivolgono ai nostri cariratori. Questa nuova direzione che prende il commercio ri cagionerà due danni, il primo di far moltiplicare altrove le produzioni olearie, il secondo di far accostumare i luogbi di consumo agli olj africani e spagnuoli con discapito del credito dei nostri olî. Il commercio delude spesso coi suoi facili ripieghi le vedute che sembrano profonde alla politica degli Stati, ed alle pubblirhe amministrazioni. Gli economisti in pruova di ciò sogliono rammentare l'esempio degli Olandesi la di cui grandezza è dovuta all' odio di Filippo II. che avendo loro chiuso il porto di Lisbona ove si provvedevano delle mercanzie Indiane, li obbligò a dover andare essi medesimi a caricare nell' Indie, donde col tempo discacciarono finanche i Portoghesi. Ma lasciando questi esempi lontani, non potremmo giammai obbliare, che la passata guerra marittima avendo chiuso i nostri porti agl'Inglesi, essi promossero la roltivazione dell' ulivo nell'Africa e nelle Spagne per rilevar da quei luoghi un genere che interamente ci era negato di dar loro. I dazî sono simili ai divieti, e se il commercio seppe deludere quella rovinosa politica favorendo in altri luoghi la produzione, è da temersi che potrà pur schernire l'amministrazione pubblica impegnata ad allontanar da' suoi porti i legni esteri nel caricamento degli oli per favorire la bandiera nazionale. Queste considerazioni non deggiono sfuggire al Real Governo, che dal 1820 par che osserva con attenzione i movimenti di questa derrata nel commercio avendo sempre a tempo dispensato i suoi provvedimenti. Con piena sicurezza adunque possiamo confidare nella saggezza degli accorgimenti che saranno al certo adottati non per riparare, ma per prevenire i danni che la pubblica economia risentir potrebbe da una misura ritardata, giacchè se è vero che ben di rado restano senza ricerca i nostri olî, è vero altresì che la produzione non può mai spingersi al di là delle richieste colle quali

commercio, e gli effetti delle rivalità a cui espone la nostra Marina mercantile contro quella legge che dir potrebbesi naturale de' rapporti commerciali tra una ed altra Nazione amica, legge che non può impunemente violarsi.

si mettono a livello le coltivazioni. Sotto l' influenza del sistema continentale le nostre produzioni di cotone erano immense, perchè immense erano le ricerche dell' Italia e della Francia. Oggi questa pianta si coltiva ben poco perchè mancano le richieste. Da quest' istessa sventura possono essere minacciati gli oli, e se è vero che tutto quell' olio che si produce si vende e si estrae, è vero altresì che ci limiteremo a produrne tanto quanto ne potremo vendere ed estrarre. La differenza del prezzo e del dazio fa sì che l' olio di Gallipoli non gode più di quella preferenza che per tanti anni e sempre ha goduto. Lo stato attuale del commercio obbliga il manifatturiere a far uso di quei generi che acquista a minor prezzo, ed una volta che per effetto della mitigaziona del nostra sistema ci mettiamo al caso di competere con gli altri paesi, gli oli, del Regno e specialmente quei di Gallipoli riprenderanno il loro posto, ed il consumo sarà suscettibile di molto aumento. Ma ritorniamo al nostro argomento da cui ci siamo allontanati in grazia di una produzione che forma il principal ramo del nostro commercio.

Le Convenzioni pubblicate colla legge del 30 marzo 1818 accordarono indirettamente una privativa del commercio del Regno all'Inghilterra alla Francia ed alla Spagna. I saggi provvedimenti del Governo han riparato i danni che un tal sistema cagionava alla Bandiera Nazionale; ma pur vi rimarrebbe qualche altra cosa a doversi fare. Se si sono rivendicati i diritti della Marina Mercantile del Regno, rimangono ancora le barriere che ci separano dalle altra Nazioni, ne il nostro commercio potrà giammai fiorire se libere non sieno le comunicazioni. Nello stato attuale de' nostri impegni sarà impossibile di racquistare una tal libertà senza entrare in trattative di scambievoli vantaggi con quelle Nazioni specialmenta colle quali ci riesce vantaggioso di stabilire favoravoli relazioni. Io protesto di non essere l'amico de'trattati di commercio. Ogni favore che si stipola con una nazione influisce a separarci da un'altra, ma nello stato di rivalità in cui si trovano le Nazioni è impossibile di poter sperare con altri mezzi il bene senza il soccorso di una pattuita reciprocanza, estendendo la previdenza a circoscrivere la durata a tempo determinato sì per correggere co'lumi della esperienza le condizioni che più si avvicinano agl'interessi della nazione, e sì ancora per accostarci allo spirito pubblico de' popoli ne' progressi de' rapporti commerciali che sembrano avviati verso di quella libertà reciproca che forma i voti di tutti i saggi pensatori in materia di pubblica economia. » (SAGGIO POLITICO, pag. 440 e segnenti.)

*

Non è nuovo l' argomento di togliersi a sostenere la conservazione di un sistema sull'apparente motivo della presente sua floridezza e su' pericoli a temersi da ogni novello ordinamento. In Inghilterra dove si sta così avanti in fatto di economiche discipline non mancava pure chi si mostrasse per siffatte considerazioni tenace al primiero sistema. Ma i discepoli di Adamo Smith saliti al potere impresero ad applicare con animo sicuro il principio delle larghezze commerciali alla Pubblica Amministrazione, poichè la convizione dei vantaggi che se ne dovevano attendere, prevalse su' pregiudizi che facean vedere circondato da pericoli il mutamento di un ordine di cose a favor del quale sembrava che militasse la ragione della esistenza della prosperità sempre crescente della Inghilterra, come se a tali effetti non avessero dovuto concorrere tanti altri elementi di ricchezze, come se una Nazione fiorente per questa sola ragione di aver prosperato nulla intraprender potesse che sia atto a dare maggior sviluppo alla sua prosperità, come se in fine le leggi di un dato periodo dovessero esser quelle di tutti i tempi senza tenersi conto delle diverse condizioni, delle diverse circostanze economiche e commerciali in cui da un' epoca ad altra potesse trovarsi uno Stato. E qui non sarà inopportuno di far conoscere i frutti che la Gran Brettagna ha raccolto dagl' intrapresi cangiamenti, sotto l'impero de' quali il principio della reciprocanza è stato applicato ai rapporti cogli altri paesi. Noi non dobbiamo che portar l' attenzione sopra un fatto importante che desumesi dal prospetto delle importazioni ed esportazioni annuali nelle Isole Britanniche dal 1816 al 1833. Ne' primi nove anni cioè durante il sistema delle restrizioni, dal 1816 al 1824, il valore delle esportazioni ebbe un aumento, ma non maggiore di 2,762,006 di L.St, e delle importazioni di 1,454,037. Osservasi poi con meraviglia che durante i successivi nove anni all' ombra del sistema di larghezze le esportazioni hanno avuto un incremento di 21, 159,980 sterlini e quello delle importazioni di lire 8640253. L' esame che si volgesse a tutte le altre Potenze che han del pari adottato il sistema delle larghezze non darebbe che i medesimi resultamenti. Ciò pure senza scapito della marina mercantile, la quale invece ne ha ricevuto il più prospero sviluppamento

nelle sue speculazioni tanto ne' porti esteri, quanto in quelli della Gran Brettagna, dove se la concorrenza delle bandiere di altre Nazioni ha fatto aumentar di queste il concorso a fronte dello stato di restrizioni anteriore, nel moltiplicarsi delle operazioni la bandiera medesima nazionale vi ha trovato il suo vantaggio, secondo che lo provano i seguenti dati che abbiamo sul movimento della navigazione ne' porti Inglesi (per approdi e partenze) negli anni 1822 e 1831.

ANNI	TONNELLAGGIO BRITTANICO	TONNELLAGGIO ESTERO
1822	3,203,446	926,693
1831	4,668,053	1,770,656

Han dunque notabilmente guadagnato le Bandiere straniere attirate ne' porti Inglesi dal favore della reciprocanza, ma vi ha guadagnato ad un tempo la Bandiera Inglese per quella massima di sopra mentovata sulla reciprocità dell' utile derivante dalle larghezze.

Negli Stati Uniti di America segnatamente dove il principio delle liberalità Commerciali è stato adottato nel senso il più ampio, prodigiosi ne sono stati gli effetti a pro del commercio e ancora oltre ogni credere per la Marina Mercantile, di tal che tra le grandi Potenze marittime ha preso già quella il primo posto dopo la Inghilterra, lasciandosi lungo spazio indietro la Francia, della cui inferiorità accagionansi in gran parte i vizj del suo sistema economico, secondo le continuate censure de' più reputati giornali e di quante opere economiche sono ivi messe a stampa.

Quando il cangiamento si operi presso di Noi, che abbiamo tanti prodotti agricoli da esportare, tutto debbe farci credere che il commercio abbia a raccoglierne i medesimi ubertosi frutti, e che la navigazione di Real Bandiera, anzichè soffrirne, nascendo da ristretti canali tracciati dalle concessioni per concorrere nel ricco e libero campo delle speculazioni, e favorita dallo aumento delle operazioni commerciali ne'nostri porti, da' benevoli trattamenti di reciprocanza negli altrui, debba trovarvi gli elementi di una salda esistenza e di un verace progresso.

E quando anche la nostra Marina abituata come è ai viaggi di lungo corso, sostenuta dalla buona riputazione che ha saputo meritarsi allo straniero, ed avente per Lei il vantaggio dello inferior prezzo de' noleggi, non fosse già forte abbastanza per proteggersi da se medesima senza abbisognare ancora di tutela (poichè la tutela utile nell' infanzia, può riuscire superflua non solo, ma dannosa prolungandosi fino alla virilità) avrebbe sempre il mezzo di essere aiutata dal Governo con incoraggiamenti che non le provocheranno le odiosità delle altre Nazioni, come sarebbono i premî più larghi di costruzione, ed altri provvedimenti additati nella più parte de' pareri della Commessione.

In un sol caso la trattativa per la Convenzione che proponesi e 'l sistema diverso che ne prepara, potrebbero sotto un aspetto importante considerarsi perniciosi, quando si estendessero ad attaccare lo stato industriale presente, secondochè da taluno se n' è fatto travedere il risico, incutendo così a prima vista altissimo spavento per la negoziazione in discorso. Ma questo pericolo non potrebbe stare che nel solo caso di riduzione nelle tariffe per generi manofatturati, pericolo che lungi dal confermare, allontana del tutto il tenore di una delle basi del progetto di trattato che consacra appunto il rispetto per le industrie esistenti.

7.° Ci riferiamo in primo luogo alle cose sposte nella memoria del 6 aprile su' dubbi che presenterebbe il partito di estendere a tutte le altre Nazioni la diminuzione del 10 per 100 senza dar luogo ad altre pretese, o almeno a gravissime discettazioni colle Potenze privilegiate, dubbî che nudrì il Cavalier de Medici, che ancora avea il Principe di Castelcicala Negoziatore de' trattati, e che potrebbe dirsi di aver il tempo afforzati agli occhi stessi delle Potenze privilegiate col fatto di non aver Noi accordato quel benefizio per lo giro di 21 anni ad alcun' altra Nazione. Ma ritenuto ancora che questi dubbî, che pur meritano di far molto peso nel calcolo di un uomo di Stato, non esistessero affatto; il 10 per 100 che vuolsi mantenere sarebbe in realtà così utilmente *negoziabile* come potrebbe supporsi? Accordare il 10 per 100 a tutti non è lo stesso che non concederlo ad alcuno? Ed allora qual vantaggio ne rimarrebbe alla nostra marina mercantile conservandolo? Qual vantaggio in cambio potrem-

mo sperare dalle Potenze a cui si accorderebbe non più un privilegio, ma il trattamento comune a tante altre bandiere, trattamento che in ultima analisi ridurrebbesi allo scemarsi, quasi per norma generale, delle tariffe esistenti per lo ammontare del 10 per 100? Ma posto ancora che Noi potessimo convenire di ottenere qualche favore dalle Potenze cui si darebbe il 10 per 100 (il che si effettuerebbe solo colle prime a negoziare, quando non in tutto sarebbe sfumato il valore di questo beneficio coll'essersene tutte chiamate a parte) sarà sempre qualche limitato e special favore a cui ci sarebbe dato aspirare, senza che giammai potessimo sperare in cambio in tutta la estensione le condizioni della reciprocanza, la partecipazione del quale soltanto sotto l'impero dell'attuale lega commerciale di presso che tutte le Potenze potrebbe con profitto far sostenere alla bandiera delle Sicilie la dovuta concorrenza nel traffico allo Straniero.

Laddove poi si devenisse ancora a concedere alle altre Potenze in conseguenza di quel che si propone per la Inghilterra (e che andrebbe essenzialmente esteso alle altre due Potenze privilegiate) l'assimilazione pel dazio di estrazione sugli olî, si renderebbe così compiuto un piano di cose (e ciò per opera di chi intende proteggere e tutelare più caldamente la marina mercantile) sotto del quale i nostri bastimenti vedrebbero dileguarsi i due reali benefizî esclusivi che hanno nel Regno, cioè all'importazione il 10 per 100 su tutte le origini, ed all'esportazione il premio del carlino a staio sull'olio; e tutto questo, il ripetiamo, senza procurar loro il supremo benefizio dell'assimilazione perfetta ne' porti esteri al trattamento delle bandiere nazionali.

Scendendo poi a ragionar segnatamente dell'Inghilterra, se mantenuto a Lei il 10 per 100, equiparata la sua bandiera alla nostra nell'estrazione degli olî., si volesse perfino accordarle lo scemamento di dazi sopra taluni articoli, nulla sarebbe più di questo accetto a quella Potenza, la quale conseguirebbe ciò che ha sempre desiderato e desidera senza esser più molestata con l'inchiesta della rinunzia del 10 per 100, rinunzia che, secondo che si è dianzi ricordato, lungi dal venirci da Lei di buon grado, le sarebbe strappata come la sola condizione a cui saremmo condiscesi ad accordare quelle minorazioni d'imposte che tanto le importa di ottenere; e ciò caminandosi sulle tracce del piano me-

desimo che le meditazioni di più anni e la sperienza avean fatto fermare al Cavalier de Medici, il quale intendea recarlo ad atto anche a costo di sagrifizî e speciali compensamenti di che non sarebbe or quistione.

In conchiusione, lo esame accurato degli argomenti impugnati contro la Convenzione Commerciale con la Inghilterra, è tale da fortificarne di vantaggio nell'opinione della sua immensa utilità. E quando tra le tante già discorse ragioni non bastasse a determinare la Savièzza di Sua Maestà per menar avanti la trattativa, quella rilevantissima di doversi modificare un sistema essenzialmente falso perchè alla illusione di vantaggi per la Marina sagrifica i più preziosi interessi, cioè quelli de' produttori che tutt' i Governi han riguardato sempre con la massima gravità per esser la vera base così della ricchezza nazionale come della più salda percezione del fisco qual'è l' imposta diretta ; quando ciò non bastasse, v' ha pure un altro altissimo interesse che lo consiglia e che debb'esser caro a chiunque è caldo della gloria di S. M. È questo il fare scomparire dalla Storia de' nostri Atti Diplomatici una Convenzione, la quale, dando ad una sola delle Parti il vantaggio, sente più di que'patti che il vincitore come legge suol imporre al vinto, anzicchè di quelli che, fondati sulla giustizia sul reciproco vantaggio e sulla reciproca dignità degli Alti Contraenti, i Sovrani liberi ed independenti sono usi a fermar tra loro.

Un' ultima avvertenza ne suggerisce la trattativa. Lo scemamento de' dazî su generi tali da non farne risentir le industrie, ora che le teoriche degli economisti sono già affiancate dalla sperienza del profitto pel Fisco, diviene un atto di giustizia rimpetto a' consumatori, come lo è di preziosa beneficenza e di alta moralità insieme. E se, ancora a prescinder da ciò, la stessa forza del tempo e delle circostanze ci spinge verso somigliante riforma, non sarà saggio consiglio l'afferrare l'opportunità presente per intraprenderla gradatamente quando legandoci ad altri Stati con transazioni commerciali (transazioni che niuna condizione esclusiva dovran contenere a favor loro, da non poterne allargar gli effetti a pro di altre Nazioni), le minorazioni di tariffe agli intrinseci benefizî riuniranno quello di proccurare in cambio agevolezze daziarie a' nostri prodotti nei paesi stranieri?

TIPOGRAFIA CATANEO